21 GENNAIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 1.

DIREZIONE IN ROMA Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA ogni GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.

CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO (franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Programma di Ottavio Gigli — Atti ufficiali — *Notificazione di S. E. il sig. Cardinal Gizzi.* — Strade ferrate Pontificie. — *Società per l'esecuzione delle strade ferrate* (X.) — *Lettera del ch. conte Petitti sulla necessità della fusione della Società Nazionale con la Bolognese.* — *Intorno alla questione della superiorità di Porto d'Anzio sopra Civitavecchia* (March. Lodovico Potenziani). — *Adunanza generale de' membri della Presidenza Centrale di Roma della Società Nazionale.* — *Notizie importanti intorno alla Società Nazionale.* — *Porta-Foglio tecnico della Società Nazionale.* — *Di una nuova scoperta chiamata* Motore Italiano. — Strade ferrate estere. — *Approvazione del Governo Toscano per la strada ferrata detta dell' Appennino.* — Stabilimenti manifatturieri nello Stato Pontificio. — *Fonderia e Stabilimento meccanico Romano.* — *Borsa di Roma.* — *Corso delle Azioni di varie strade ferrate italiane ed estere.* — *Annunzi.*

Programma

Ai trentasette giornali volete aggiungerne un altro? Sarà fra quelli che, promessi, ancora rimangono nella mente di chi li immaginò? Che cosa vi proponete voi di fare pubblicando la *Locomotiva*, che tratta di Strade Ferrate e di altre Società industriali? Credete che questa varrà ad accelerare i beneficii che ci siamo promessi da queste strade; o accrescerà il numero di quelle cicalate che intorno ad esse da gran tempo si vanno facendo? — A tali ed altre domande, che certamente verranno fatte all'annunzio del nuovo *Giornale*, dimostriamo con il primo numero che esso è nato e non deve nascere; che si propone di riunire negli interessi materiali il nostro paese, e affrettando la costruzione di esse strade, avvicinare le città, riconciliare gli animi e preparare una generazione concorde e ricca.

Crediamo che colla discussione possa giovare a far conoscere le Società che sono veramente utili e oneste da quelle di agiotatori, che hanno già accresciuto la miseria del commercio in molte nazioni. Tutti gli atti ufficiali che il Governo andrà pubblicando, e che si riferiscano a queste imprese, vi saranno messi a stampa. Con documenti si proverà la spesa certa della costruzione, il movimento di merci e di persone, e per esso il prodotto; tanto che quelli i quali avranno interesse in queste imprese troveranno nel *Giornale* il valore delle azioni presso di noi e dell'estero, e tutte quelle altre notizie che loro potranno essere utili. Il suo principio e il suo colore poi è questo, che coll'associazione si dia vita all'imprese commerciali nel nostro Stato; poichè, conosciuta la potenza di esso principio, riconosciamo ancora la possibilità di soccorrere noi e il nostro Governo, senza aver ricorso a quei soliti modi che servono ad arricchire altrui e sempre più impoverire noi stessi.

Altre Società, come sono quelle rispettabili delle miniere e della fonderia e stabilimento meccanico romano, hanno moltissimi, a cui interessano; e ci è sembrato che a questi ed altri sia per riuscire molto opportuna la *Locomotiva*, la quale si propone di far pubbliche le discussioni e gli atti delle medesime.

Questo *Giornale*, che serve a moltiplicare coi mezzi materiali la comune prosperità, non lascerà di promuovere tutte quelle imprese che tendono a giovare col lavoro la pubblica morale, e coll'esperienza delle altre nazioni additare i mezzi per riuscirvi. Possa essere stimato nella sua importanza, e portare quei frutti che noi ci siamo promessi.

(*O. Gigli.*)

Atti Ufficiali

Il nostro Giornale volendo rappresentare gl' interessi delle Società delle strade ferrate specialmente fra noi, stimiamo opportuno ristampare la Notificazione del 7 Novembre 1846, quantunque la sua data non sia contemporanea alle nostre pubblicazioni. Essa Notificazione costituisce il primo atto ufficiale che inviti alla concorrenza la industria privata libera per la costruzione e l'esercizio di queste strade nello Stato Pontificio.

Notificazione.

PASQUALE del Titolo di Santa Pudenziana, della Santa Romana Chiesa Prete CARDINALE GIZZI, della Santità di N. S. PAPA PIO IX. Segretario di Stato ec.

Poichè le riforme giudiziarie e i miglioramenti economici son cose di lunga e matura considerazione, volendo pure il SANTO PADRE che qualche frutto delle sue sollecitudini si mostri nel giorno medesimo che rinnova in tutti i suoi amatissimi sudditi con solenni e auguste cerimonie la letizia della sua esaltazione al Supremo Pontificato, la Commissione deputata a preparare le norme fondamentali per la concessione delle strade ferrate si è con lodevole premura affrettata di condurre a termine i suoi lavori.

Veduta pertanto la relazione della Commissione medesima, la SANTITA' SUA ci ha ordinato di pubblicare le seguenti risoluzioni:

ART. I. — Le linee che il Governo Pontificio considera come di principale importanza, e delle quali autorizza perciò l'esecuzione, sono:

1° Quella che da Roma per la Valle del Sacco mette al Confine Napolitano presso Ceprano;

2° Quella che congiunge a Roma il Porto d'Anzio;

3° Quella di Roma a Civitavecchia;

4° Quella che da Roma, correndo i luoghi più popolosi dell'Umbria, com'è principalmente Foligno e la Valle del fiume Potenza, mette in Ancona: e quindi da Ancona a Bologna, seguendo le tracce della via Flaminia Emilia.

ART. II. — La costruzione di queste nuove strade si commetterà alla privata industria di Compagnie rappresentate da sudditi pontificii, le quali per essere approvate dovranno insieme con la domanda presentare:

1° La descrizione della linea o delle linee che vorranno condurre;

2° Le informazioni artistiche ed economiche, che i richiedenti possono dare intorno alle linee medesime;

3° La determinazione del tempo dentro il quale si obbligheranno di compire gli studi, e poi il lavoro se quelli siano approvati; e del tempo altresì pel quale domandino di godere la concessione dopo il termine dei lavori;

4° La cauzione che vuol darsi prima di cominciare gli studi, a favore specialmente dei proprietarii le cui terre fossero occupate o patissero qualche danno; e la cauzione con cui prima di metter mano ai lavori si vuol dare al Governo la giusta sicurezza che siano per essere condotti a termine;

5° L'esposizione dei mezzi con cui intendono di condurre l'impresa, considerato principalmente l'interesse dei sudditi pontificii, sia in quanto ai capitali, sia in quanto all'opera.

ART. III. — A presentare i progetti con le sovraccennate condizioni si concede un termine di tre mesi dalla data della presente No-

SENATO del REGNO BIBLIOTECA

tificazione, il quale potrà essere prorogato a richiesta delle Compagnie, se occorra qualche giusto motivo.

Art. IV. — Assicurata la costruzione delle linee descritte di sopra nell' Art. I, il Governo si riserba di prendere nella dovuta considerazione la linea che da Foligno metta verso Perugia e Città di Castello per la Valle del Tevere, e anche altre linee di comunicazione con gli Stati vicini, allorchè ne sia riconosciuta la necessità o la evidente utilità per lo Stato Pontificio.

Art. V. — Sarà conferita in premio una medaglia d'oro del valore di Scudi mille, a giudizio del Consiglio d'Arte (i cui Membri rimangono perciò esclusi dal concorso) a chi avrà indicato il passaggio più facile e meno costoso fra l'Umbria e le Marche.

Dalla Segreteria di Stato,
Roma 7 novembre 1846.

P. Card. Gizzi.

Strade ferrate Pontificie

Società per l'esecuzione delle strade ferrate pontificie.

Fin dal tempo nel quale le costruzioni delle strade ferrate nello Stato Pontificio non erano ancora per principio ammesse dal Governo, più di una società e più di un particolare tentò, ma senza effetto, d'ottenere in via eccezionale la concessione di qualche linea distaccata. Ragionevolmente si doveva però ritenere che ora, in momento nel quale per sovrano beneplacito deve mandarsi ad effetto la costruzione di un sistema intero di vie ferrate, quelli i primi sarebbero ad offerire i loro mezzi, i quali furono precoci nel concepirne il pensiero. Molti si meravigliano nel rimarcare in realtà, con poche eccezioni, avvenire il preciso contrario; ma non hanno da meravigliarsene, perchè è un' influenza dei tempi diversi, ed anche le strade ferrate hanno il loro variar di stagione. Quando contro il sistema di quei tempi più e più zelanti progettisti quasi per forza volevano fare breccia per vincere ogni contrarietà alle loro mire, le strade ferrate formavano un tema favorito alle borse di commercio. L'entusiasmo in favore delle medesime era spinto all'eccesso, e si vedevano i speculatori gettarsi con imprudente precipitanza sull' acquisto delle azioni senza distinguere le rispettive basi economiche, senza calcolarne l'avvenire, perchè tutto ciò che aveva nome *progetto di strada ferrata* era creduto sicuro di buon esito. Questo fanatismo, nutrito da coloro che dominavano le borse mercantili onde potervi fabbricar sopra gli impuri loro piani d'agiotaggio, non poteva non provocare una quantità di progetti ed imprese prive di solide basi, che, confuse colle buone, trovavano in quei tempi un' accoglienza che non meritavano, e che nel progresso quando l'esperienza n'ebbe fatto conoscer i reali resultati, tutte gettarono in discredito le imprese di strade ferrate. Soltanto quelle che in atto pratico avevano dato prove di larghissimi prodotti, poterono salvarsi dal totale naufragio. Da quell' epoca poco distante dalla attuale la questione d' imprese di strade ferrate non poteva più rimanere oggetto di capriccio; il maneggio e l' intrigo del concessionario più non riuscivano a persuadere il pubblico intorno alla presumibil rendita di nuove vie proposte, e tutti od una gran parte di quelli che non avevano sufficienti cognizioni per distinguere le buone imprese dalle cattive, passarono ad un estremo diametralmente contrario, e condannarono per cattive imprese tutte le strade ferrate in genere. Da quel momento questa frazione fra gli speculatori di strade ferrate, e non era certamente la minore, lasciò il campo dell' agiotaggio, ed andò a scegliere delle altr' industrie commerciali per quanto lo permettessero le ferite riportate nei combattimenti preceduti.

Con essi scomparve appunto la gran parte degli entusiasti nostri, che sebbene privi ancora d' esperienze proprie, pure assediavano il nostro Governo per farsi ricchi di tali esperienze, e forse di altre cose ancora. Oggi viviamo tuttavia oppressi dall' influenza di questi avvenimenti: perchè dunque ci meravigliamo se i combattenti nostri sopraccitati hanno creduto di non ritornare sul campo di battaglia, sebbene il sommo PIO spontaneamente abbia ora offerto al suo amato popolo ciò che le insistentissime sollecitazioni di costoro non poterono ottenere dal precedente reggimento?

Noi crediamo che essi abbiano fatto benissimo, perchè le basi antiche più non bastano per ispirare fiducia ai Governi ed al pubblico, e coloro che con buon successo vogliono entrare nella mischia, devono prepararsi con tutt' altre arme, perchè il pubblico rimasto fedele alla speculazione delle strade ferrate è quello che esamina e riflette prima di determinarsi, vuol sapere quale base economica abbia l' impresa, quale garanzia offra l' Atto di Società (Statuto), quale l' individualità dei fondatori, dei gerenti, dei consiglieri tecnici. E se non trova che questi elementi tutti, e quelli che saranno risultati da un buon piano preliminare artistico ed economico, parlino in favore del progetto, gli volge le spalle, ed ha ragione. Nel consigliare per ciò a tutti quelli che trovano troppo tedioso o troppo difficile il potere corrispondere alle esigenze dell' odierno pubblico, di tenersi lontano da imprese che senza i soprannominati requisiti più non possono sostenersi, daremo un breve cenno di quelle Società che, a saper nostro, oggi hanno preso un' attitudine rimarchevole sul nostro teatro delle strade ferrate.

La Società Nazionale, avente sede in Roma, se non possiede l' anzianità fra tutte, è però senza dubbio la prima in rango per la grandiosità del concetto, la solidità dei principii e l' attività colla quale si adopra nel riunire quegli elementi che qui sopra abbiamo dichiarati indispensabili. Essa procede dal lodevolissimo punto di vista, che la vena principale di vie ferrate decretata dal Governo debba rimanere unita in un' impresa sola, ed essere guidata col medesimo sistema, affinchè quella parte in questo corpo colossale che per fatalità di condizione offrisse poca propria risorsa, ma pure si presentasse quale anello indispensabile alla intera catena, non soffra disprezzo, e non venga posposta ed abbandonata da coloro che per effetto di vedute più ristrette o di egoismo locale non esiterebbero di sagrificare l' intiero per giovare alla parte.

Noi crediamo che non si possa giovare meglio alla parte che col sostenere l' intiero sistema; conciossiachè questo soltanto permette alla parte di sviluppare l' intera sua utilità rispettiva: e per buona che sia per es. l' impresa di una strada ferrata da Bologna ad Ancona, anche come impresa isolata, essa diventerà molto più lucrosa ancora quando formerà parte di una linea non interrotta sino a Roma, al Mediterraneo e Napoli. Per ciò desideriamo che la Società Nazionale perseveri nel suo sistema lodevolissimo, poichè il deviarne guasterebbe grandemente la bella impresa, e farebbe nascere anche fra noi quelle continue gare e litigi che germogliano laddove esiste divisione d' interessi.

Altra rispettabile Società fu organizzata in Bologna, e forma eccezione per riguardo a ciò che dicemmo qui sopra intorno alle vecchie Società imputabili di deserzione, perchè, organizzatasi nel tempo del passato Governo, senza essere più delle altre fortunata nell' ottenere la concessione impetrata, pare che voglia perseverare nel suo progetto, che è quello di costruire una strada ferrata dal confine estense ad Ancona. Giudichiamo così a motivo della recente pubblicazione di alcuni atti appartenenti ad un progetto preliminare, e che, mentre in parte deviano da quelli che ci fece a suo tempo conoscere l' illustre conte Petitti nella sua bell' opera relativa alle strade ferrate, fanno conoscere delle emende (forse in parte dovute ai suggerimenti del suddetto celebre autore, forse occasionate dall' esempio trovato nella Società Nazionale) che sembrano provare la perseveranza di questa Società.

Dopo ciò che abbiamo già detto intorno alla nostra avversione contro ogni sorta di divisione della vena principale, e nella persuasione che una concentrazione di forze sì morali che materiali non solamente possa essere utile alla causa generale, ma sia indispensabile per un prospero suo sviluppo, noi ci permettiamo di dirigere poche parole di esortazione ai degnissimi capi delle due Società Nazionale e Bolognese, onde abbia luogo una fusione d' interessi fra di loro, che, riuniti, faciliteranno immensamente il rispettivo assunto.

Per terza Società fra quelle che seriamente e con plausibile proponimento si sono dedicate alle strade ferrate, no-

mineremo quella che ora fa eseguire degli studi artistici sulla linea di Roma-Civitavecchia, valendosi dell' ingegnere Scarabelli (di Bologna) assistito dall' ingegnere provinciale sig. De Rossi. Per quanto ci consta, lo scopo di questa Società non è altro che quello di facilitare quanto è più possibile la sollecita esecuzione della linea loro, che con ragione considera importantissima pel commercio in quella direzione.

Questo scopo non essendo minimamente in collisione con quello della Società Nazionale, noi non possiamo considerare per rivali queste due Società, ma troviamo talmente omogeneo l' interesse loro, che non può non condurre ad una fusione determinata. Qualora la Società Nazionale, per non fare torto alle altre linee, non potesse eseguire la linea Civitavecchiese con sollecitudine corrispondente alle brame (o se si vuole al bisogno) di Civitavecchia, non sarà troppo difficile il trovare un temperamento per conciliare l' interesse d' entrambe le Società, e perciò viviamo fiduciosi che, senza vedere sagrificato il principio nostro fondamentale della concentrazione assoluta, potranno quei degnissimi, che con nobile disinteresse e caldo amore patrio hanno intrapreso a proprie spese il lavoro tecnico per preparare un buon progetto per la loro via, ottenere lo scopo loro commendevolissimo, e servire così non meno alla loro causa parziale che a quella generale che consideriamo rappresentata dalla Società Nazionale.

Tralasciamo di parlare di quelle altre Società, le quali hanno rivolte le cure loro a quelle linee che non sono comprese nella vena principale che il Governo saviamente ha fatto prendere per prima in considerazione. Si ricordino che quanto più coopereranno alla esecuzione della nominata vena principale, tanto più vicino sarà il momento di potere prendere in considerazione le altre diramazioni, e tanto più certa la vicendevole assistenza della Società assuntrice della vena principale. (*X.*)

Lettera del Conte Ilarione Petitti sulla necessità della fusione della Società Nazionale con la Bolognese.

Pregiatissimo Sig. O. Gigli,

« Io mi tengo per onoratissimo dalla richiesta che V. S. cariss. mi fa in nome di codesta *Presidenza Generale Romana* della *Società Nazionale*, di voler assumere il bell' ufficio di mediatore colla *Società Fondatrice Bolognese*, onde fondere insieme le due Società aventi lo stesso scopo.

» Non ho aspettato finora a tentare un consimile ufficio, e debbo al sig. A. Ferlini la giustizia di dire, che l'ho trovato sempre dispostissimo a secondarmi; se non che pare, alcuni di que' soci, e specialmente li sigg. Pizzardi, Banzi e Rossini, n' erano sempre alieni, dubitando che la speculazione della Società Nazionale, oltre al non esser atta ad impedir, come lodevolmente sperasi, l' aggiotaggio, molto anzi ne cagioni, e *riesca in fin di conto perdente nell' assunto.*

» In parecchie lettere io cercai distruggere codesta pregiudicata opinione, specialmente in quella dell' 11 novembre scorso, e quando venni richiesto da quella Società Bolognese di darle uno speciale parere sullo Statuto loro, recentemente pubblicato colle stampe, il quale Statuto parmi, salvo qualche particolare, molto ben concepito, e di permettere che si pubblicasse la disquisizione dell' ordinamento loro, nel mio libro sulle Strade ferrate italiane contenuta, *ci ho acconsentito*, colla riserva però, che si fosse insieme pubblicata la mia proposta di fusione. Siccome poi non vedeva stampare siffatta proposta, della quale non avea tenuto copia, vivamente presso il Ferlini instai, perchè o stampasse le lettere mie, o me le rimandasse per desumerne *un sunto*, ch' io desidero fatto di pubblica ragione, perchè, sottoposto al comune criterio, quand' anche non adottato, può, modificato da uomini più di me valorosi, forse porgere occasione d' utili idee e di modificazioni atte a far attuare l' intento della suggerita fusione.

» Il Ferlini tardò fino a ieri a mandarmi la lettera 11 novembre, dove son formolate le mie proposte, ed io, nell' atto che le ho tosto con nuovi argomenti meglio esposte, e mandate alla Società Bolognese, non le ho lasciato ignorare le ottime intenzioni di codesta Presidenza generale Romana. Ho aggiunto pure le gravi ragioni che si hanno per credere il Governo più disposto a concedere facoltà di costruire la divisata rete stradale a coloro che *tutta la farebbero*, anzicchè a coloro che *sol ne volessero la miglior parte*, lasciando ineseguita quella *men buona*; e poichè il detto Ferlini nuovamente mi parlava del suo voto *privato* di vedermi assumere l' ufficio di mediatore, ho nuovamente quello proposto, incaricandolo d' esibire alla direzione della Società Bolognese il sunto delle mie proposte, scongiurandola, a mio nome, di prenderle in seria considerazione, ed avvertire, che, astrazione fatta da qualsiasi particolare sulle rispettive istanze facile a modificarsi, *nel suo insieme* la fusione proposta sembra *così conveniente* alle due parti, che quella che vi si ricuserebbe, oltre al correre il pericolo di non vedersi dal Governo favorita, e d' aver *nulla* per *volere troppo*, non potrebbe presso al pubblico sottrarsi all' imputazione di scartarsi da quelle mire di solo onesto guadagno, cui ottimi cittadini sol *debbono tendere*, lasciando ai *monopolisti* le esuberanti, perciò indiscrete pretese, men degne d' accoglimento e giustamente da tutti condannate.

» Il corriere d' oggi adunque porta a Bologna le mie proposte (1), ed io ho l' onore di compiegarle per copia a V. S. illust., onde a codesta Presidenza generale Romana, insieme agli atti dell' ossequiosa mia divozione, ella le sottoponga pure.

» Ho in esse proposte essenzialmente avvertito al *santo* loro scopo di scansar l' *aggiotaggio*, ristringendo però la definizione ed imputazione di questo ai caratteri soltanto indicanti l' *abuso della speculazione*; lasciata questa LIBERA, quando è *reale*, e non *aleatoria*.

» Ho per contro agli altri assicurata la cautela di non intraprendere una speculazione *avventata*, ma sol quella, *che potrà promettere un utile adequato*, onde *cessi ogni lor dubbio*.

» Ho procurato, che ogni *rispettiva anticipazione* fosse compensata, esclusa però la *brutta usanza*, solo da Toscana conservata in tutta Europa, di avere *azioni beneficiarie*; usanza di cui nelle altre piazze commerciali ora si arrossirebbe, e che appunto è degna di coloro che la conservano senza scrupolo, e ch' io m' astengo per moderazione dal qualificare.

» Ho procurato, che coloro che sono impegnati nella Società Bolognese, vedano *riconosciuti li diritti acquistati*, subordinatamente all' ordine gerarchico, che sarà nella Società Nazionale stabilito.

» Ho adottato il divisato compartimento delle *linee*, *sezioni* e *tronchi* alla Società Nazionale proposti, come il progetto d' ordinamento tecnico, e d' esecuzione dei lavori, perchè il tutto mi parve ottimamente concepito, e di più facile conciliazione per la rispettiva convenienza d' ogni interesse.

» Qualunque modificazione fosse poi da introdursi, parmi che in un *trattato*, fatto dai deputati delle due Società, si possa agevolmente combinare ed intendere; ed io mi vi presterei nel *pochissimo* cui valgo, ove stimassero ancora utile l' opera mia.

» Ho anche compresa l' altra Società Bolognese, pel caso la sua linea venisse, come pur sarebbe spediente, dal Governo accolta e nella rete compresa; finchè ciò succeda, pare inutile occuparsene, a meno che si stimasse fin d' ora ricorrere *di concerto*, per veder decretata quella giunta, *dalla valle del Reno al ponte Lago Scuro*, alla rete di cui nella Notificazione del 7 novembre, come parrebbe *urgente* di fare, ora che è noto il divisamento ideato d' altra direzione *da Peschiera per Mantova, e il Modenese a Livorno*, con *intera segregazione* dello Stato Pontificio.

» Io vorrei aver colto nel segno, e conseguire il *solo risultato* cui miro, quello della conciliazione d' ogni vertenza, della più pronta esecuzione dell' opera, e dell' assicurato comune vantaggio. Sarei contento se la povera mia fatica ottenesse l' onore d' essere, *con questa mia lettera, pubblicata*, nel qual caso mi raccomando a V. S. per esatte correzioni.

» Del resto nell' affermarle tutto il mio buon volere, che *solo posso invocare*, desidero vederlo gradito, e me le profferisco di cuore sempre

» Torino, 22 dicembre 1846.

» PETITTI. »

(1) Saranno pubblicate nel numero seg.

Sulla questione della superiorità di Porto d'Anzio sopra Civitavecchia.

Fra le strade di ferro che sono richiamate dall'interesse comune a tutti gli Stati italiani, la più importante sarà quella che, attraversando dal Mediterraneo all'Adriatico le parti centrali della nostra penisola, faciliterà al commercio di tutte le nazioni la comunicazione fra questi due mari. La natura è stata verso di noi generosa, imperocchè ha accordato esclusivamente al nostro Stato la linea la più breve, e la posizione la più centrale ed opportuna per operare questa utilissima comunicazione. Noi possediamo nell'Adriatico il vasto e sicuro porto di Ancona, il solo in cui in quel mare possa essere diretta questa comunicazione: nel Mediterraneo abbiamo Porto d'Anzio e Civitavecchia, i quali distano da Ancona meno di qualunque altro porto italiano del Mediterraneo. La natura dunque ci ha accordato un insigne privilegio esclusivo, che nessuna rivalità può toglierci, imperocchè non è possibile che il commercio preferisca alla linea di comunicazione che gli offre il nostro paese, altra linea più lunga, e più dispendiosa. Quante volte, per esempio, vi fosse un concorso di vie ferrate che aprisse una linea di comunicazione da Livorno in Ancona, chi vorrà mai sbarcare le merci in Livorno per condurle in Ancona, mentre, recandole in Civitavecchia o in porto d'Anzio, potrà eseguire il tragitto in Ancona con tanto minor dispendio, e senza soffrire gl'incomodi e li ritardi che s'incontrano nei confini dei due Stati limitrofi? Possiamo dunque aprire il cuore alla speranza immancabile che la comunicazione ferrata fra li due mari mediante l'attività del commercio estero che attirerà presso di noi, non che mediante la facilità dei trasporti, darà vigore, sviluppo e progresso alle industrie nazionali attualmente esistenti, e molte ne promuoverà che ora non possono sorgere per la lentezza, difficoltà, e caro prezzo dei trasporti; così avranno valore molti prodotti del nostro suolo e della nostra industria, che ora per la grave spesa del loro movimento non hanno smercio, oppure, ottenendolo a limitatissimo prezzo, rimangono trascurati e giacenti.

La riuscita però di questa importantissima comunicazione, o almeno li maggiori vantaggi che il nostro paese potrà trarne, dipendono principalmente dall'opportunità della linea che sarà preferita, e soprattutto dalle circostanze più o meno favorevoli che concorreranno nel porto che nel estpunto remo della medesima sarà scelto nel Mediterraneo, imperocchè in quanto a quello nell'Adriatico non può essere che Ancona. Fa d'uopo dunque esaminare quale fra li due porti, che abbiamo nel Mediterraneo, cioè se il porto di Civitavecchia, o quello d'Anzio più convenga alla migliore riuscita della grandiosa opera nazionale che si ha in mira. In cosa di tanta importanza, che riguarda l'industria ed il benessere di tutto lo Stato, nulla si deve accordare all'interesse particolare delle località, ma fa d'uopo avere esclusivamente avanti gli occhi l'interesse generale di tutto lo Stato, e perciò dee prescegliersi quello fra li due suddetti porti, in cui meglio concorrono gli elementi più favorevoli per rendere la desiderata comunicazione più attiva e più proficua all'universale.

Le tariffe che stabiliscono li prezzi dei trasporti delle merci e dei viaggiatori sono la misura della maggiore e minore utilità delle strade ferrate. Quanto più le tariffe sono miti, tanto più l'industria è vivificata e promossa. Due sono gli elementi che servono di base per la formazione delle tariffe.

1° La frequenza delle merci e dei viaggiatori che nella via concorrono.

2° La spesa degl'interessi del capitale impiegato per la costruzione, quella dell'ammortizzazione di questo durante la concessione, non che quelle di manutenzione, e di amministrazione.

Rappresenti F il grado di frequenza delle merci e dei viaggiatori,
S le sudette spese,
P il prezzo dei trasporti,
O il grado dell'opportunità della strada, e dei due punti che unisce.

Sarà S/O = F. Cioè quanto meno saranno le spese e quanto più l'opportunità, tanto maggiore sarà la frequenza.

Sarà S/F = P. Cioè tanto minori saranno le spese e quanto maggiore sarà la frequenza, tanto più basso sarà il prezzo dei trasporti.

E siccome come sopra S/O = F, così si avrà S/s/o = P, cioè il prezzo dei trasporti sarà tanto più basso quanto meno saranno le sudette spese, e quanto più sarà la frequenza delle merci e dei viaggiatori. Risulta dunque da quanto abbiamo sopra dimostrato: 1° Che li vantaggi che si ricavano da una strada di ferro sono proporzionati alla modicità delle tariffe dei prezzi dei trasporti.

2° Che la modicità delle tariffe è in ragione composta dalla modicità delle spese e dall'opportunità della linea e dei punti estremi della medesima. Posti, e dimostrati questi principii, applichiamoli al caso in questione, e vediamo quale dei due punti, cioè Civitavecchia o porto d'Anzio, meglio riunisca in suo favore li due elementi essenziali, cioè l'economia della spesa, e l'opportunità della posizione.

È cosa di fatto che la strada da Porto d'Anzio a Roma è più breve di quella da Civitavecchia a Roma; imperocchè la prima è di chilometri 47, e la seconda è di chilometri 77. È cosa egualmente di fatto che la strada da porto d'Anzio a Roma è sopra un terreno piano e perciò di facile costruzione, mentre la strada da Civitavecchia a Roma è per la più gran parte montuosa e perciò di costruzione più difficile; e siccome richiede inevitabilmente un maggior sviluppo della linea, si può asserire senza timore di errare che li sudetti chilometri 77 dovrebbero divenire almeno chilometri 94, cioè il doppio della distanza della strada da porto d'Anzio a Roma. È cosa dunque evidente che la strada di porto d'Anzio per la sua brevità, e per la facilità della sua costruzione, offra sopra quella di Civitavecchia un'incomparabile economia; ma a renderla via più economica, anzi di minima spesa, concorre un'altra favorevolissima circostanza locale. Non può negarsi che una delle comunicazioni più utile, necessaria e richiamata dal voto universale sia la comunicazione fra Roma e Napoli col mezzo di una strada ferrata. Questa strada promovendo per via di terra il commercio del regno di Napoli coll'alta Italia, colla Toscana, e con tutto l'oltremonte, favorirà il concorso delle merci, e dei viaggiatori in tutte le altre nostre vie ferrate che serviranno di veicolo a questa comunicazione. Il grande movimento che per conseguenza avrà luogo in esse contribuirà a diminuire il saggio delle tariffe, e perciò a vivificare doppiamente la nostra industria tanto col basso prezzo delle medesime, quanto coll'accrescer presso di noi il concorso del commercio straniero. La via ferrata da Roma a Napoli dovrà procedere per Terracina o per Ceprano. Nell'uno e nell'altro caso troverà una linea favorevolissima passando alla distanza circa di chilometri 20 da porto d'Anzio; dunque la spesa necessaria per mettere in comunicazione porto d'Anzio con Roma consisterà nella costruzione di una brevissima strada ferrata, che partendo da Porto d'Anzio raggiungerà la strada ferrata di Napoli: quindi la spesa in proporzione di brevità sarà a quella occorrente per la strada ferrata da Civitavecchia a Roma come 20 a 94, cioè quasi cinque volte minore. Se poi si tiene conto della difficoltà del suolo, la proporzione diviene più svantaggiosa per Civitavecchia.

Ma contro queste dimostrazioni, ed in favore di Civitavecchia sorge una difficoltà che fa d'uopo discutere e sciogliere. Non può negarsi che la strada di Porto d'Anzio per la sua giacitura e per la sua brevità importa assai minor dispendio che quella di Civitavecchia; ma vi è chi vorrebbe dare ad intendere che ciononostante li prezzi dei trasporti dovrebbero essere più gravosi nella prima che nella seconda, imperocchè nello stabilire le tariffe per la strada di Porto d'Anzio non dovrà tenersi a calcolo soltanto la spesa che riguarda la strada, ma eziandio quelle che sono necessarie per la restaurazione del porto. A questa difficoltà si risponde:

1° Le spese della restaurazione del porto Neroniano saranno ampiamente

compensate dai dritti di ancoraggio che saranno percepiti dai naviganti, e perciò non deve tenersene conto nella formazione delle tariffe, o al più potranno entrarvi per somma insignificante.

2° Quante volte Civitavecchia fosse preferita a Porto d'Anzio, il di lei porto non è bastantemente ampio nè bastantemente sicuro per servire ad un vasto commercio quale si ha in mira di creare mediante l'opera imponente di una strada ferrata che favorisce la comunicazione dell'Adriatico col Mediterraneo; quindi sarebbe necessario migliorarlo per renderlo più sicuro, ed inoltre, come si propone dai Civitavecchiesi, si dovrebbe formare una rada capace di supplire alle insufficienze del porto. Queste due operazioni importerebbero una spesa forse eguale, ed anche forse maggiore di quella che importa la restaurazione del porto Neroniano senza presentare li stessi vantaggi. Ad onta poi di qualunque costosissimo lavoro, la rada rimarrebbe sempre mal sicura, e li sbarchi sarebbero sommamente dispendiosi.

Abbiamo sopra dimostrato che tenendo conto soltanto della brevità della linea, la spesa per la strada da porto d'Anzio a Roma è a quella necessaria per la strada da Civitavecchia a Roma come 1 a 5; ma se si calcolano le maggiori difficoltà del suolo, può asserirsi senza timore di errare che la proporzione effettiva sarà come 1 a 7. Risulta dunque che questa immensa diversità di spesa sarebbe di lunga fatta maggiore che quella occorrente per la restaurazione di Porto d'Anzio, e per ciò la tariffa dei trasporti sarebbe sempre in favore della strada di Porto d'Anzio, quandanche il porto di Civitavecchia non esigesse spesa alcuna di miglioramento. Rimane dunque dimostrato che il saggio delle tariffe deve essere infinitamente più mite nella via di Porto d'Anzio che in quella di Civitavecchia per quanto riguarda il calcolo delle spese.

(*Sarà continuato.*)

March. Lodovico Potenziani.

Adunanza generale de' membri della Presidenza centrale di Roma della Società Nazionale.

Domenica 24 del corrente si terrà Adunanza generale de' membri della Presidenza centrale Romana in casa del sig. principe Conti, per la nomina dei Deputati incaricati della sanzione dello Statuto. Nel prossimo numero del nostro Giornale *La Locomotiva*, daremo il rapporto del Segretario, e faremo conoscere le principali decisioni dell'Assemblea.

Notizie importanti intorno alla Società Nazionale.

La Società Nazionale, avendo richieste continue di persone che vogliono con essa cooperare al bene del nostro paese, ha dovuto, oltre le Presidenze delle Provincie già formate, unire ad esse i nomi di tanti ragguardevoli personaggi col titolo di Promotori.

La Presidenza delle Quattro Legazioni, nella sezione Ferrarese, si è accresciuta di uomini rispettabili, di cui ci piace secondo l'ordine da essa pubblicato darne i nomi.

Presidente — Gaetano Recchi.

Vice Presidenti e Consiglieri per Ferrara — Anau Salvatore — Calcagnini Estense march. Tommaso — Canonici march. Ferdinando — Costabili March. Giovanni — Imperiali Carlo — Strozzi Sacrati march. Massimiliano — Grillenzoni Carlo.

Per la Provincia — Cento e Pieve — Borselli Giuseppe.

Lugo — Manzoni conte Francesco. — Morandi avv. Pietro.

Bagnacavallo — Bettazzoni avv. Antonio.

Comacchio — Carli Simone fu Natale.

Pontelagoscuro — Tranz Francesco.

Portomaggiore — Aventi conte Carlo.

Bondeno — Pironi avv. Antonio.

Ai Promotori della Presidenza delle Marche si devono aggiungere:

Sinigallia — I Sigg. Giov. Monti Gonf. — Conte Beliardi — Livio Monti — march. Paolo Consolini — Paolo Tranquilli — Matteucci Raffaele di Pio — Pasquali Baldassare — Vianelli Raffaele — Vivanti Ercole — Can. Vittorio Rossini — Can. Camillo Falcinelli.

Iesi — Commend. fra Aless. Ghislieri — March. Settimio Pianetti — Priore Can. Rambaldo Magagnini.

Nella Presidenza Umbro-Perugina:

Città di Castello — Bufalini Centofiorini march. Giuseppe.

Narni — Eroli march. Pietro, gonfalon.

Terni — Masserucci cav. Giuseppe.

Spoleto — Fontana cav. Pietro. — Parenzi cav. Giovanni.

Lo Statuto della Società Nazionale, compilato dal March. Potenziani e dal Sig. Avv. Armellini, approvato dalla Presidenza Centrale con osservazioni del conte Ilarione Petitti, fu spedito in quelle delle Provincie per essere discusso. Ci piace di far conoscere che esso lo è stato, e che, secondo l'art. XII del Programma, ciascuna Presidenza farà venire in Roma per l'approvazione di esso tre deputati.

La Presidenza Umbro-Perugina ha già nominati i Signori Avv. Gio. Battista Sereni, Conte Girolamo Beni, Cav. Giovanni Parenzi; e quella delle Quattro Legazioni i Sigg. Avv. Antonio Silvani, March. Giovanni Costabili, Avv. Oreste Regnoli.

Porta-Foglio tecnico della Società Nazionale.

È nostro divisamento di dare qui sotto un sunto delle principali operazioni fatte dagli ingegneri addetti alla *Società nazionale* per gli studii preliminari delle vie ferrate, decretate dal Governo, che si eseguiscono sotto la direzione del ch. sig. ingeg. cav. Provinciali: l'utilità tratta dalle loro fatiche e dal loro disinteresse ben merita speciale encomio. In questo numero si dà quanto essi operarono dal 15 agosto al 15 novembre; in altro quanto han fatto fin oggi, in ispecie nelle operazioni di campagna, nelle quali si occuparono a dispetto anche delle funeste circostanze di questa stagione invernale straordinariamente piovosa.

Pianta topografica di tutto lo Stato Pontificio sopra grande scala formata dall'ingegner Bonasi; ed altra ridotta sopra piccola scala, e quindi incisa ed unita al *Breve Cenno* stampato del cav. Provinciali.

Tracciamento delle vie ferrate in progetto, ripetuto sopra N° 12 carte dello Stato Pontificio di Trestour, una delle quali presentata il 25 settembre alla Commissione consultativa.

Spedizione in Anzio dell'ingegner Frezzolini per l'elevazione della pianta e scandagli del porto antico.

— Rilievi fatti col suddetto dall'ingegner locale signor Filippo Navone.

— Lavori dell'ingegner Frezzolini eseguiti a tavolino unitamente all'ingegner Provinciali figlio, per ridurre le piante, calcolare i profili di livellazione e gli scandagli in preparazione di un piano di restauro.

— Rapporto con pianta e quadro degli scandagli dell'ingegner Martinelli, per schiarimento delle operazioni fatte in porto d'Anzio.

— Copia in buona forma della pianta e sezioni del porto d'Anzio, eseguite all'acquarello dagl' ingegneri Bonasi e Verzili.

— Piano di restauro fatto in buona forma del porto e dei fabbricati in progetto da eseguirsi, con pianta annessa dell'antico porto; ideato e disegnato dall'ingegnere topografo Volpato.

— Calcolazioni e dettagli per desumere la spesa del gran restauro, fatti dagli ingegneri Provinciali figlio e Frezzolini.

Avvertenze generali sullo stabilimento della grande linea delle strade ferrate, ec. Memoria formata di quattordici capitoli, compilata dall'ingegnere cav. Provinciali, nella quale particolarmente fra le altre cose si esamina l'importanza dei porti d'Anzio e di Civitavecchia, si danno le nozioni sull'Appennino, e una descrizione delle linee che si proponeva la Società Nazionale di condurre a fine, con i relativi allacciamenti.

Breve cenno sull' ordinamento delle strade ferrate, ec., opuscolo compilato dall' ingegn. segretario Ravioli.

Breve cenno sulle linee delle vie ferrate negli Stati Pontificii, fatto dal cav. Provinciali, rimesso con la carta del tracciamento delle linee ferrate alla Commissione consultiva il 25 settembre, e poi stampato.

Rapporto dell'ingegner Cerroti, in seguito di una ispezione fatta sull'Appennino, ordinatagli dalla Presidenza tecnica.

Relazione sul sistema di attivare fra breve tempo i lavori per le strade ferrate, con un quadro dimostrante la divisione della grande vena in linee, tronchi e sezioni, fatta dal cav. Provinciali.

In essa in ispecie si tratta 1° sulla divisione della grande vena primaria, e degli allacciamenti dipendenti; 2° sull'organizzazione del personale degli in-

gegneri; 3° Della specificazione dei lavori che più convenientemente e possibilmente possono subito intraprendersi (s'intende della presente stagione invernale); 4° sulla scelta del sistema per l'esecuzione; colla giunta di un quadro, ove è posta la divisione generale, e la lunghezza dei tronchi e delle sezioni, non che il numero delle stazioni.

Da questa relazione si deduce la necessità del progetto preliminare su tutta la linea, sulla base del quale si può progredire al progetto definitivo, nei punti di lavorazione, i quali dovrebbero essere da *Roma* alle *Frattocchie;* da *Spoleto* a *Foligno;* da *Ancona* a *Senigallia*, da *Imola* a *Bologna*. Per l'esecuzione del lavoro si propone la serie de' prezzi, sistema facile, che meglio conviene, allorchè le comuni dovessero occuparsi dei movimenti di terra nei tratti traversanti i loro territorii.

Rapporto della sezione tecnica sul preventivo della spesa occorrente per gli studii tecnici, ec., fatto con la data del 25 ottobre dal consiglio tecnico.

Relazione sulle operazioni preliminari da intraprendersi in seguito della notificazione del 7 novembre della segreteria di Stato, compilata e redatta sulle discussioni del consiglio tecnico con la data del 10 novembre.

In questa relazione si dimostra la necessità degli studii tecnici preliminari; poichè per somministrare al Governo le informazioni artistiche ed economiche sulla linea autorizzata, e perchè esse sieno soddisfacenti, ed utili alla Società, non possono omettersi quegli studii. In conseguenza si domandavano i fondi necessari, e le superiori disposizioni affinchè le autorità locali prestassero gli aiuti, onde gl'ingegneri non trovassero ostacolo sui terreni da transitarsi nell'atto delle operazioni. Finalmente s'invocavano le leggi generali per tutelare i proprietari de' fondi dai danni, che si occasionano durante le operazioni.

Riflessioni strategiche da considerarsi nella costruzione delle strade ferrate negli Stati Pontificii, compilate dall'ingegnere segretario Ravioli.

Lo scopo di tale memoria è di fare considerare la massima importanza della linea ferrata da Civitavecchia a Roma, da Roma ad Ancona, la quale è una vera linea artificiale di base d'operazioni militari; poichè le ale poggiano sui mari immettendo a due piazze forti: nel centro avendo Foligno, donde partono le grandi vie dello Stato di comunicazione militare, e Perugia che serve di frontiera alla Toscana; al confine estense e Lombardo-Veneto fronteggiando Forte Urbano e Ferrara. Dalla memoria si deduce che una Società nazionale è quella che meglio può transiggere col suo Governo nella somma importanza di tale linea.

— Studii sul rintracciamento del luogo conveniente per fissare una stazione centrale in Roma, e programma per i locali che la formano, affidati agl'ingegneri Provinciali figlio, e Volpato.

Si sono cominciate col giorno 12 novembre alcune operazioni di campagna per un piano preliminare; partendo dalla via de' Cerchi e procedendo fuori porta Latina e S. Sebastiano, dirigersi verso le Frattocchie lungo la via di Albano. Con queste operazioni ha avuto principio il *Giornale delle operazioni tecniche di campagna*. Un tal lavoro, che deve considerarsi come tipo d'imitazione nelle successive operazioni, è stato affidato agl'ingegneri Provinciali figlio, e Frezzolini. L'operazione si fa col fine anche, che potrebbe servire di base per formar criterio del tempo e della spesa che in atto pratico abbisognerebbe pel resto delle linee, e per norma della distribuzione degli ingegneri.

— Memoria fatta dall'ingegnere ispettor di linea Romiti sopra i sistemi delle vetture a vapore, conosciuti sotto il nome di Arnoux e Jouffroy, le prerogative singolari dei quali sono: 1° vincere un'erta maggiore del consueto; 2° girare sopra un cerchio di minor raggio possibile con l'usata velocità.

— Incisioni delle piante del porto di Anzio nello stato attuale e di restauro, elevazione delle fabbriche che si progettano, affidate all'incisore architetto Montiroli; e da unirsi alla memoria del cav. Provinciali.

— Incisioni delle due tavole dello Stato Pontificio, e dell'Europa centrale con le linee ferrate pel commercio delle Indie e il settentrione, affidate all'incisore profess. Simelli, da servire egualmente alla memoria suddetta.

— Affidata agl'ingegneri Bonasi e Verzili la preparazione delle grandi carte topografiche che sono in proprietà del cav. Provinciali, e che servono per le operazioni di campagna.

Di una nuova scoperta chiamata MOTORE ITALIANO

Ad uomini che sentono altamente non v'ha dubbio che il *Progetto Nazionale* per le strade ferrate non debba piacere assaissimo. Peccato però che noi Italiani, infervorati da mille idee, ma sfruttati dall'egoismo e dalle paure, non mettiamo tutta quanta l'opera nostra per coltivarlo! Che se vigorosamente da ognuno si cercasse attuare i concetti più vasti, io son certo non ci riderebbero in viso que' codardi ingrati che tremarono un dì al nome nostro. Dico ciò, perchè taluni vanno spargendo pregiudizi, ubbie, trepidazioni, e seminano così timori del bene, del meraviglioso, del nuovo, onde raffreddare gli animi se non ispaventarli dei grandiosi progetti. A noi (che ci accuora tanta codardia di barbogi oscurantisti) ora è gaudio far parola di una novella scoperta presentata all'Eccellenza del principe Conti. E perchè cessino dalle funeste brighe que' pravi che cozzano con i più baldi e larghi pensieri, vogliamo pure che sappia il pubblico essersi da un innominato fatto presentare al Presidente della Società Nazionale, fin sotto il dì 19 dicembre 1846, un progetto chiamato dall'anonimo inventore *Motore Italiano*, mercè del quale si fa a meno del combustibile, si acquista una forza da potersi facilmente raddoppiare e triplicare, si applica come il vapore a qualsiasi macchina, e sperasi possa sciogliere il problema dello ascendere e discendere: cosa finora nelle vie ferrate indarno tentata. Noi ci rallegriamo di cuore coll'anonimo presentatore di questa macchina, mentre ne attendiamo con vera impazienza il giudizio di valentissimi teorico-pratici. Possa questo nuovo *Motore Italiano* fruttare alla Società Nazionale tutti quegl'immensi vantaggi necessari ad effettuare italianamente il progetto.... e possano queste nostre parole essere scintilla di gratitudine che testifichi il nostro affetto all'anonimo saggiamente offerente il suo trovato a' nostrali, onde più spedito venga a fine il patrio progetto!

Strade ferrate estere

Mediante sovrano motuproprio di S. A. I. R. il granduca di Toscana, pubblicato dalla real consulta in data 22 dicembre pp, è stata approvata diffinitivamente la società per l'impresa della strada ferrata così detta dell'Appennino, che mette da Pistoia al confine pontificio della Porretta. Le condizioni della concessione, che è stabilita per anni cento, poco variano dalle ordinarie Toscane, se non che è rimarcabile che il concessionario signor Cini ottenne la preferenza per lo stabilimento anche di altre strade a guide di ferro che il governo giudicasse doversi costruire attraverso la catena degli Appennini alla distanza di quindici miglia a ponente e di trentacinque miglia a levante, misurate sulle mappe in linea retta, e nella direzione di quel crinale. Questa condizione lascia travedere qualche successiva variazione di linea in vista delle grandissime difficoltà che il primo progetto incontra alla cresta dell'Appennino. In quanto ai capitoli speciali risguardanti la costruzione, ed alla tariffa dei prezzi da percepirsi, varie importantissime particolarità ci faranno rivenire su quest'argomento in altro successivo nostro numero.

— Siamo obbligati a smentire l'annunzio del *Journal des Chemins de fer*, che avvisa l'autorizzazione di una strada ferrata da Milano a Roma, con privilegio dato a certo Antonio Grassi, proprietario dell'*Echo de la Bourse;* altri si pigli pur la briga di rettificare questo fatto; basta dal canto nostro dir che le nostre linee non sono vincolate.

— Sopra la via ferrata del Nord, in Francia, si è ultimamente stabilito il servizio di notte (primo esempio in Europa), che molto deve contribuire alla speditezza degli affari.

Stabilimenti manifatturieri

NELLO STATO PONTIFICIO

Fonderia e Stabilimento meccanico romano, sotto la ditta Gigliesi Watson e Comp.

Un paese non sorge ad un tratto per correre in una carriera di progresso e di incivilimento; nè una nazione può spontanea e improvvisa ridestarsi a nuova vita, sia per la scienza, sia per l'industria, sia per l'arte, senza che precedano segni del suo rinascimento, senza che si preparino a poco a poco i mezzi della di lei rigenerazione. Se colla felice assunzione al trono del nostro PIO IX parve ogni industria voler germogliare di nuovo su questa terra, che sì feconda cultrice ne fu un giorno, non è però, che il bisogno d'un più auspicato avvenire per l'industria non si facesse di già sentire nei migliori, non è che non si alzassero fino al trono del Sovrano da più parti le istanze che tutte sembrano ora doversi esaudire colla saggia protezione accordata al libero sviluppo civile e morale del popolo dall'amministrazione che ci governa. Diciamo di più. Se con il nuovo movimento impresso ad ogni utile arte possono ora sperarsi e manifatture e fabbriche e strade ferrate, e miglioramenti agrarii e commerciali i quali siano in proporzione e delle condizioni del suolo e dei bisogni del paese, egli è che dei gentili, egli è che degli uomini dotati di vero amor patrio, presentendo tali destini, adoprarono a prepararsi a tale cangiamento, ed avvisarono a' mezzi, onde poter raggiungere quello scopo tanto desiderato. Si gridava al bisogno di un miglioramento agrario, si gridava al bisogno di manifatture per certi prodotti del suolo, si agognava ad ottenere e illuminazione a gaz e strade ferrate. Ma come bastare a tanti miglioramenti senza macchine, senza argomenti d'arte, che a nostri dì sono l'anima, la vita di ogni industria, e di ogni manifattura? A ciò appunto provvidero questi individui, condegni cittadini, che, aspettando il momento in che l'industria nazionale aver potesse un libero corso, apprestavano frattanto in silenzio i mezzi con che promoverla.

Fonderie piccole e di non molto valore esistevano in Roma. Erano venuti degli esteri industriali a promoverne delle nuove, lusingando coll'esca di vistosi guadagni. Ma le promesse sortivano bugiarde sotto amministrazioni inesperte e soci d'industria corti all'uopo della ricercata fabbricazione de' nostri dì. Una prima società, che si era formata a nome collettivo Camporesi Maire e C^{i}, e poscia Albertazzi e C^{i}, per questa sovrana industria del ferro di seconda fusione, si scioglieva sotto poco felici auspicii, quando a rilevarla s'unirono taluni dei soci di essa e qualche altro gentile in azione d'accomandita sotto la ditta Stefanoni e C^{o}. Parvero allora le cose procedere a miglior fine; di che animati i nuovi soci, si proposero ben presto di estendere le loro operazioni a un più vasto campo d'attività. La Società formatasi da prima per solo scopo di opere di seconda fusione, tirando a se dei capitalisti e degl'industriali inglesi, si presentò ad un tratto pronta non solo a tutte l'opere ordinarie di seconda fusione, ma alla fabbricazione altresì d'ogni maniera di macchine da servire alle arti, all'industria, all'agraria, al commercio; si presentò non solamente come *fonderia*, ma come *stabilimento meccanico*. Dessa prese allora il nome di Gigliesi Watson e C^{o}, ed è sotto questa ditta, che ha offerto e all'arte ed alla industria, ed all'agraria un alimento perenne ed una nuova vita, che ne dà facoltà di porci al livello delle nazioni che meglio di noi avanzarono in queste arti. Era per lo avanti una delle più grandi difficoltà al progresso e miglioramento materiale quel mancare di tutti quegl'ingegni che ad eccitarlo e promoverlo sono indispensabili. Bisognava trarli d'Inghilterra meglio anco che di Francia, e le difficoltà che si presentavano a dare ordini di vistose spese a lontani paesi, l'ignorare e il nome di fabbriche le più stimate di macchine, e quali fossero i più recenti perfezionamenti di esse, l'incertezza dell'arrivo e dell'esito, e del modo di metterle il più convenientemente in azione, erano altrettanti ostacoli che avrebbon ognora tarpato le ale al buon volere, ed a' desiderii di que' molti che avrebber cercato di render prospera e ridente l'industria del paese.

Ora tutti questi ostacoli sono tolti. Questo stabilimento quasi appena nato surse a proporzioni, pel poco tempo di sua esistenza, quasi colossali. Fatto corto all'uopo il primo locale della Longara, presso il palazzo dell'Ecc. principe Corsini, dove questa fonderia e stabilimento meccanico fu prima messo in attività, la Società ha fatto acquisto della magnifica villa Poniatowsky fuori della Porta del Popolo, ove ha già alzato un superbo stabilimento, che all'ordine, alla precisione, all'esattezza inglese, riunisce la magnificenza e le proporzioni grandiose dell'arte romana. Questa Società ha dato già impiego a meglio che sessantamila scudi di capitale, ed ha bastato fin qui, anco sotto gli auspicii sinistri che offre ogni principio, a dare ai soci oltre il 6 p. °/$_{o}$ sul capitale immesso. Dessa è formata in accomandita a 300 azioni di scudi 200 l'una, e però nell'insieme del nominale capitale di scudi 60 mila. Havvi una direzione formata di un gerente, il sig. Vincenzo Gigliesi, della di cui attività e zelo non sapremmo fare un elogio che basti, e da quattro consiglieri, fra i quali è il nobil uomo sig. marchese Lodovico Potenziani, i cui talenti a tutti son noti, ed il sig. Watson, alla cui intelligenza ed alla di cui abilità si debbe per la più gran parte il nuovo progresso assunto in così corto spazio da questo stabilimento, e che lo porterà ad essere uguale a' più grandi ed a' più pregiati stabilimenti di questo genere esistenti sul continente. Non sì tosto fu conosciuta l'indole, la tendenza e l'organizzazione di questa Società, che i più nobili ed i più ricchi signori, non meno che degli onorevoli capitalisti del paese, si affrettarono a formarne parte come segno ed arra del loro buon volere a sostenere e proteggere ogni patria industria, e ne è caro di poter qui nominare fra i primi e il sig. principe Borghese, e il sig. principe Aldobrandini, non meno che tutta la lor famiglia, principe Doria, principe Corsini, principe Conti, principe di Roviano, principe Gabrielli, duca di Bracciano, commendatore D. Carlo Torlonia, marchese Stefanoni, fratelli Albertazzi, sig. Felice Trocchi, sig. Graziosi Gaspare, e molti altri. Di che poi lo stabilimento ne è surto a tanta importanza, che desso non solo si offre pronto ad ogni maniera di macchine e ingegni d'industria e di agraria; ma aspira altresì per suo proprio conto a prendere parte in vari rami d'industria nazionale.

Noi vogliamo a queste poche parole aggiungere un'osservazione che ne pare preziosa per l'igiene pubblica, e che potrebbe non poco valere a rovesciare tanti miserabili pregiudizi sparsi dall'ignoranza, o avvalorati dalla malignità, per rapporto a tali stabilimenti ed all'uso del carbon fossile. È noto a tutti come il quartiere di Trastevere, che è alla base del Gianicolo, sia più o meno infestato dalle febbri periodiche, endemiche nella nostra Roma. Ora il locale in che era fondato lo stabilimento di fusione, si trovava precisamente in parte la più infetta sotto questo rapporto, e non pochi operai furono presi dalla febbre nel primo fondarsi dello stabilimento, e ne ebbero non poco danno i soci nei primi mesi, obbligati perfino a chiudere lo stabilimento. Ma, avviata la fusione, non più si videro febbri fra gli operai nel primo e second'anno: ben presto nel terzo sparvero dalle case circonvicine, e l'aria pare tornata in quel contorno più salubre che mai fosse. Noi lasceremo agli uomini dell'arte il giudicare se un tale vantaggio si debba all'azione del fuoco che consumasse il vero o preteso miasma, se invece debba attribuirsi all'emanazioni sia d'esso carbone, sia di qualche elemento racchiuso nella ghisa. Ricorderemo solo in proposito come in Cornovaglia altamente dominassero le febbri di periodo; ma dacchè vi s'introdussero grandi stabilimenti di rame, desse sparvero. Gli operai dicevano colà, a senso del dott. Paris, « che il fumo uccide le febbri. » Ciò varrà, speriamo, a convincere tutti coloro che non vogliono trovare nell'appoggio di miserabili pregiudizi un motivo onde combattere ogni nuov' industria, quanto mal si avvisino in pensare che il fumo del carbon fossile o del gaz debba riuscire in qualsiasi modo nocevole alla salute pubblica.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 21 Gennaio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 —
Chiusura »	— —	105 —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80	40	Genova . .	18	34
Livorno. . .	15	70	Londra . .	466	50
Firenze . . .	15	67	Parigi . . .	18	36
Venezia . . .	15	75	Marsiglia. .	18	34
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	60	Augusta . .	47	—
Bologna. . .	99	60	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 407 43 Sc. 467 43
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Giglesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	109 1/2
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	92 1/2
Lucca — Pisa	14	1,970,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	»
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	10,000,000	46 88	174 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	128
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	95 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	112 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		88 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		102
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	110 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	94 1/2
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	106 1/2
— — Lipsia	80	2,000,000	18 50	199
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	84 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	105 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	174 1/2
Lipsia — Dresda	»	3,150,000	17 40	124
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	87		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		Fr. 1,065
— — Versailles (destra)	16			»
— — — (sinistra)	11			250
— — Orléans	76			1,256
— — Rouen	86			917
— — Lyon	»			544
— — Strasbourg	»			484
— — Nord	»			646
Orléans — Bordeaux	»			582
Strasbourg — Basilea	90			249
Bordeaux — Cette	»			450

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DEI CLASSICI SACRI

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. — Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. — Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. — Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(Se ne pubblica un volume al mese.)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri.*

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

LIBRERIA DI PIETRO MERLE

OPERE RELATIVE ALLE STRADE FERRATE

PERDONNET et POLONCEAU. – *Portefeuille de l'Ingénieur des Chemins de fer*, contenant tous les détails de Construction et du matériel de ces voies de communication, les cotes et les prix de revient conformes aux devis des chemins exécutés. 3 vol. in-8 et atlas de 144 planches dans un carton portefeuille.

TOURNEUX. – *Encyclopédie des Chemins de fer et des machines à vapeur, à l'usage des praticiens et des gens du monde.* 1 vol. in-12.

SIMMS. – *Construction des travaux souterrains et particulièrement des tunnels de Bleckingley et Saltwood*, traduit de l'anglais par Santin. 1 vol. in-8 avec 10 planches.

BOURGOING (Baron Paul de). – *Tableau de l'état actuel et des progrès probables des Chemins de fer de l'Allemagne et du Continent européen*, avec une carte. 1 vol. in-8.

DENIEL. – *De l'Exploitation des Chemins de fer en France.* 1 vol. in-8.

Chemin de fer athmosphérique de Saint-Germain. 1 vol. in-8.

CERCLET. – *Code des Chemins de fer*, recueil composé de lois, réglements, ordonnances, cahier de charges, etc. 1. vol. in-8.

LECHATELLIER. – *Chemins de fer d'Allemagne.* 1 vol. in-8.

TRÉGOLD. – *Traité des Machines à vapeur.* 1 vol. et atlas.

AGENDA PER IL 1847

Ossia ALMANACCO contenente le Feste di Precetto e di Divozione, ec. ec.

Con un *sufficiente spazio in bianco* appresso l'indicazione di ciascun giorno, per notarvi tutto ciò di cui si voglia conservare memoria.

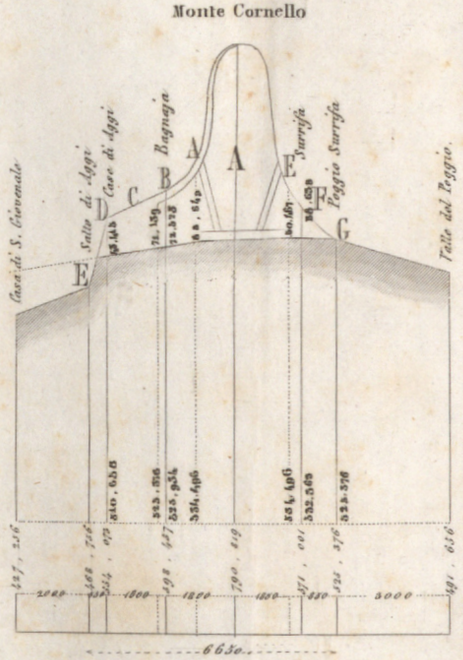
1 vol. legato alla Bodoniana, bai. 30

Questo AGENDA, nello stesso tempo che presenta un ALMANACCO il più completo, può servire di *Taccuino* all'avvocato, all'agente, all'esattore, al medico, al negoziante, ove iscriveranno giornalmente tutto ciò di cui si vorranno ricordare. Non v'è persona, senza eccettuare la buona massaia che può notarvi le spese giornaliere della famiglia, a cui non sia utile questo libro.

ROMA. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

PROFILO PARZIALE DEL MONTE CORNELLO

fra le Valli Topino-Potenza.



A. *Sezione del Monte Cornello dedotta dal Profilo generale di livellazione dell'Ing.re Rutili.*

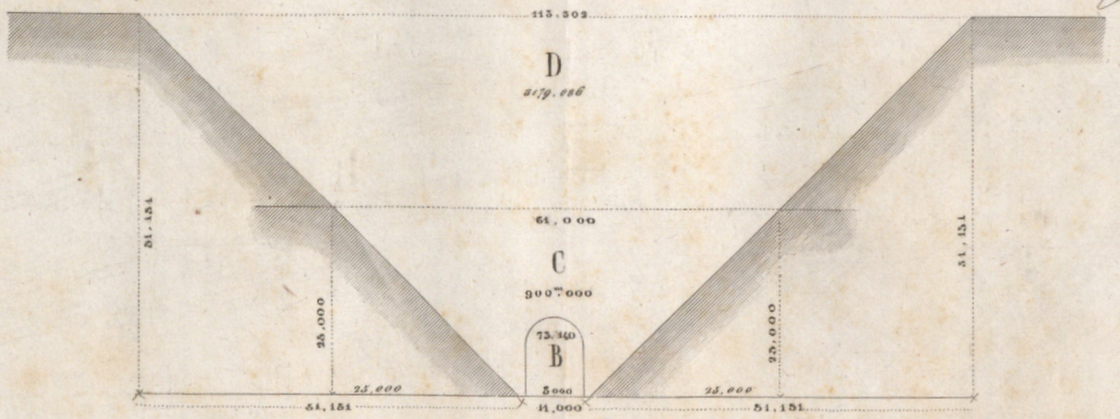
B. *Apertura della Galleria.*

C. *Sezione d'una trincea della profondità di m. 25. estreme limite da preferirsi al traforo.*

D. *Trincea della profondità ragguagliata di 31.151. secondo il progetto Rutili.*

SEZIONE NORMALE COMPARATIVA

aggiunta al Profilo suddetto dalla Sezione tecnica della Società Nazionale.



28 GENNAIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 2.

DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.

CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Rapporto dello stato della Società Nazionale, letto nell'Adunanza della Presidenza centrale Romana. — Nomina dei Deputati per la sanzione dello Statuto della suddetta Società. — Adunanza generale dei Deputati delle quattro Presidenze. — Lettera del conte Petitti al Sig. Ferlini di Bologna. — Proposte del conte Petitti per la fusione della Società Bolognese con la Nazionale. — Avvertenze speciali necessarie nell'ordinamento delle concessioni di strade ferrate negli Stati Pontificii. — Avviso importante.*

Roma, 28 Gennaio

Coloro, che in questo secondo numero desiderassero vedere maggior larghezza e varietà d'argomenti, come sarebbe a dire di altre Società industriali italiane e straniere, s'abbiano per questa volta il compenso di conoscere più da vicino il presente stato della Società Nazionale, e il suo desiderio di unirsi alla Società Fondatrice di Bologna. Imperciocchè già urge il momento di doversi fra noi assegnare ad una delle Società costituite la concessione delle strade ferrate: nè sarà discaro veder qui, dopo il Rapporto seguente, inseriti su tale proposito alcuni pensieri del celebre conte Petitti, il quale pur debbesi da ogni Italiano conoscere per quel moltissimo che scrisse per dare all'Italia un ordinamento di strade ferrate, onde potesse assicurarsi dalle mene dei nemici nostri.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Rapporto dello stato della Società Nazionale, letto nell' Adunanza della Presidenza centrale Romana, il giorno 24 gennaio 1847, dal Segretario Ottavio Gigli.

SIGNORI!

Quando ci unimmo per fondare una Società Nazionale per le strade ferrate, la quale potesse servire alla nostra patria per toglierla dalle mani di quelli agiotatori che l'avrebbero, più che non è, rovinata, si vide da ciascun di voi ben chiaro che nello Stato nostro, ancor vergine di queste grandi imprese commerciali, il principio di associazione poco sarebbe stato inteso, se l'autorità delle persone, e la voce stessa loro non l'avesse fatto entrare nel popolo. Donde venne la necessità che nelle nostre amatissime provincie si cercassero di questi uomini, i quali ci aiutassero ad effettuare il nostro disegno.

Si mandò, per invitarli non a utili propri ma a fatiche per il bene comune, ed essi da generosi, voi e tutto lo Stato oggimai il vide, si adoperarono nella loro provincia, perchè tutto procedesse ordinato e pronto, siccome richiedevano le cose nostre presenti.

Ad essi spontaneamente si aggiunsero altri nomi rispettabili, e in ogni città può dirsi che vi siano moltissimi, i quali sentano e pensino come noi.

Ebbene, chi il crederebbe, o Signori? una Società come la nostra tutta provvisoria, la quale, riuniti i requisiti che il governo domanda con la sua notificazione del giorno sette novembre, si scioglie per dar luogo ad una Società veramente costituita: questa Società medesima che tutto fa pel bene del proprio paese e nulla cerca per se, si crede da alcuni che siasi formata a Società senza domandare il permesso: ma non è essa soltanto Società promotrice, e in tutti i paesi non si formano ugualmente? E la nostra non è promotrice dei desiderii stessi del Governo, che volle tali Società rappresentate dagli Statisti?

Ho voluto informarvi di questo, perchè ciascuno sia prevenuto per difenderci su questo dubbio, lieve in se, ma gravissimo per persone oneste che intendono giovare al proprio paese, rispettando le leggi che lo governano: nè vogliamo dir nulla delle voci che vorrebbero dare a questa impresa colore diverso, ma soltanto ricordare che le Società anonime, secondo viene stabilito dal nostro codice, non possono avere altre forme di quelle che noi abbiam dato alla nostra provvisoria; che tutte le Società di strade ferrate sono anonime, e che le azioni sono al portatore, e vale quanto dire, che il possessore d'ora in ora può essere cambiato. Se noi finalmente abbiamo più larghe diramazioni, sono esse venute in conseguenza della larghezza del nostro pensiero; il quale abbracciando non una, ma tutte le linee, doveva formare in tutto lo Stato quelle altre Presidenze, che poscia diverrebbero amministrazioni filiali.

Provata la necessità di costituirci provvisoriamente in una Società, la quale, riuniti tutti i requisiti necessari voluti dal Governo, potesse presentarli per costituire la vera, secondo i principii onesti che si era proposta, e come i mezzi di cui si è servita finora sieno legalissimi; siate cortesi ora di udire quali e quante fatiche e spese abbia essa sostenute per riuscire nell' alto suo intendimento.

La Società nostra, come ben sapete, fece stampare a sue spese, dopo la formazione delle Presidenze delle Quattro Legazioni, delle Marche e della Umbro-Perugina, le promesse d'azioni; le quali intanto servissero a far dichiarare le volontà di coloro che volessero aderire a questo nostro concetto.

Ciascuna Presidenza con stampe (1) mandò in ogni luogo le promesse d'azioni, unite al nostro Programma, con le quali si palesavano

(1) Questa bellissima Circolare, che la Presidenza delle Marche spedì ai Comuni, mi sembra degnissima che tutti la conoscano, per mostrare con qual zelo e amor patrio si adoperino le nostre Provincie per riunire i capitali necessari.

» *Illustriss. Sig. Sig. Padrone Colendiss.*

» *Questa Presidenza delle Marche, la quale fa parte della Società Nazionale, che intende a trovare modo da realizzare quelle Strade ferrate che sono state decretate con l'editto di Segreteria di Stato del dì 7 del corrente mese, si fa un pregio di presentare a V. S. Illustriss. il Programma nel quale viene spiegato il suo proponimento e le ragioni del medesimo, pregandola ad interessare il Comunale Consiglio, perchè voglia autorizzare V. S. Illustriss. a sottoscriversi per quel maggior numero di azioni che i redditi comunali possono permetterle. E la Presidenza stessa non dubita d' invitarla a ciò col maggior fervore: poichè essa è certa di proporre così un onorevole mezzo da concorrere all' aumento del bene nazionale, e da rendere nel medesimo tempo il suo denaro con ogni sicurezza fruttifero. Sollecita inoltre la Presidenza del bene generale della nazione, e considerando come questo si componga del bene de' singoli Comuni, si lusinga di ottenere dal Consiglio generale da tenersi fra poco in Roma da' Rappresentanti nominati dalle quattro Presidenze, che venga stabilito, che ogni Comune abbia diritto d' impiegare una quantità d' individui che vivono col lavoro delle loro braccia in proporzione delle Azioni per le quali esso avrà sottoscritto. Per la qual cosa ogni Comune debbe vedere come esso, nello stesso tempo che coopera col suo denaro a questa nazionale impresa, e del denaro impiegato ritrae un onesto e sicuro interesse, si crea ancora un mezzo di beneficenza da poter soccorrere molti di coloro i quali, mancando spesso di lavoro, sono da dura necessità sospinti ai furti ed a tutti gli altri delitti che più generalmente sono gli ultimi risultati della miseria.*

» *E persuasa che la S. V. Illustrissima sarà per prendere in considerazione le ragioni di questa proposta, ne attende da V. S. Illustrissima sollecito e cortese riscontro, e le presenta le proteste di sua stima distinta.*

» *Di Ancona* 19 *Novembre* 1846.

» I Presidenti: *Luigi Conte* MASTAI. — *Annibale Principe* SIMONETTI. — *Cesare March.* BENINCASA. — *Daniele Beretta.* »

le nostre intenzioni. Le comuni in gran parte aderirono per concorrere ad un'impresa sì necessaria per noi; e già potremmo avere assicurato molti milioni, se i permessi di potersi sottoscrivere fossero stati conceduti a tutte.

Per quelle Comuni pertanto che rimangono con le loro obbligazioni inefficaci per noi, invito oggi le SS. LL. a volerne fare al Sovrano inchiesta; perchè dia loro il potere di associarsi: imperocchè proponiamo una cosa di vero utile ad esse.

Nè possiamo dubitare che il nostro amatissimo Sovrano Pio IX. dopo di aver veduto tutto ciò che ha fatto la Società Nazionale, non voglia soccorrerla, mostrando con un tal atto, ch' esso almeno desidera che il beneficio rimanga fra noi.

Mentre oggi se vi è luogo a sperare che esso si compia, è certo per una associazione nazionale, la quale, composta dei più reputati uomini dello Stato, dia fiducia anche ai capitalisti esteri di entrarvi: essa, nel discredito in cui sono oggi le azioni all' estero per giuochi di borsa fatti, quando le strade ferrate erano tenute miniere d' oro, procaccierà i mezzi di esecuzione; essa farà che tutta l' intera linea decretata si costruisca, togliendo il pericolo, che, conceduti i tronchi utili a compagnie private, rimanga senza di esse strade una parte importantissima, che riunisce la capitale con le Provincie.

Questi utili che essa procura non possono non essere conosciuti da Sua Santità, la quale, volendo giovare alla nostra patria, non potrà non soccorrerla in questo suo maggiore bisogno.

Si richiedevano dal Governo le *informazioni artistiche* ed economiche per domandare la concessione. Furono varie le opinioni su quel che si dovesse intendere per informazioni artistiche. Alcuni dell' arte credevano fossero studii a gran livello, altri corse per conoscere ad occhio il terreno. In questa discrepanza si domandò al Governo che si degnasse dichiarare quello che aveva inteso. Nè pertanto la Società si rimase di operare, poichè credette, che per formare un buon progetto in massima, fosse necessario mettere in campagna gl' ingegneri, e già 30 della Società nostra hanno fatto gli studii di quasi 200 miglia dal confine Napoletano a Roma, e da Roma a Terni. Comprò la Società un lavoro dell' ingegnere Scarabelli, che fa conoscere tecnicamente il terreno da Roma in Ancona. Da Ancona a Bologna poi la nostra Società si pregia di un lavoro dell' ingegnere conte Francesco Fiorenzi. Da ciò potete ben conoscere, che la Società presenterà al Governo informazioni artistiche, tali che niun' altra certo nè fece, nè pensò finora. Le comuni di Perugia, Spoleto, Foligno, Gubbio, Fabriano, hanno dato ordine a diversi ingegneri di fare gli studii a proprio conto; e per questo hanno stabilito un fondo rimettendo il lavoro finito alla Società nostra. Non ho voluto parlarvi dei grandi progetti architettonici che sono già condotti a fine, come il restauro del porto Neroniano, ed una stazione generale in Roma, a cui dovranno far capo tutte le vie ferrate dello Stato.

Le *informazioni economiche*, base di ogni progetto in massima, sono state da noi prese con ispesa e fatica non lieve; poichè per trovare il movimento delle merci e delle persone dello Stato, è convenuto fare ricerche grandissime nella Direzione delle Dogane per il commercio di transito con bolletta, e per l'interno domandare informazioni a tutti i Legati e Delegati del nostro Stato.

Ottenuto il permesso, si mandarono varie persone nella Direzione delle Dogane, ove dalle bollette si dovette cavare il peso e la *destinazione* delle merci. Per le persone poi ci siamo anche serviti di ciò che dai passaporti e da altre notizie avute in que' paesi, ove passerà la linea ferrata, abbiamo potuto cavare. Di questo lavoro perchè ognuno potesse conoscere sott' occhi l' importanza, si è pensato farne compendio in sette specchi sinottici, nei quali si mostra, basando il ragionamento sopra comparazioni della maggiore analogia colle nostre strade ferrate, e sui documenti di sopra discorsi, quale sia il costo, il movimento, e il prodotto dell' intera linea da noi domandata. Con questa dimostrazione documentata si prova eziandio, che preso l' utile complessivo della linea intera, v'è da fondarsi sopra un prodotto conveniente; ma se rimane divisa la linea, l' utile non può aversi uguale, donde la necessità che una sola sia la Società che intraprenda la costruzione. Fra pochi giorni saranno fatti pubblici questi specchi col mezzo della stampa.

Lo Statuto, che è il fondamento primo della nostra Società, compilato dalle cure vostre, o Signori, spedito nelle Presidenze delle provincie, fu ivi discusso e, fattevi alcune osservazioni importanti, è ritornato a noi colla nomina dei tre deputati, come veniva prescritto dal nostro programma.

Costoro per l' autorità ottenuta dal senno e dalla fortuna, e che rappresentano degnamente le loro patrie, vengono ora fra noi, perchè, eletti quei tre che anche noi oggi dobbiamo nominare, si dia luogo all' adunanza generale, la quale sanzioni lo Statuto da presentarsi al Governo; e siano dettati quei patti che devono essere nel contratto fra questo e la Società Nazionale.

Oggi pertanto, o Signori, che fra noi dobbiamo scegliere queste tre persone, che rappresentino la nostra provincia, speriamo che sian tali, quali lo Stato nostro richiede. Che uno solo sia il volere, una la fronte, quando si tratti di far cogliere il frutto di tante spese e di non lievi fatiche. La Società nostra finora spese meglio che quattromila scudi per sostenere un principio che essa crede santo; non dette dieci colla speranza di cento; ma fu contenta, se, ottenuto al proprio paese il beneficio che si era promessa, tornasse anche ad avere solamente quello che ha speso.

L' opinione che essa ebbe ormai e nello Stato e in tutta Italia l' assicura dalle male arti di quelli che con raggiri tenebrosi vorrebbero distruggerla. Già il celebre conte Ilarione Petitti con tre suoi scritti che si pubblicheranno in un Giornale intitolato la *Locomotiva* (1), fece nota l' importanza della Società nostra, quella della fusione colla Bolognese e le avvertenze che debbe avere il nostro Governo nel concedere altrui simile impresa. Già esso tenta maggiori cose per noi, e questo illustre italiano debbe essere ringraziato, poichè con ogni cura cercò egli stesso la fusione colla Società Bolognese, fece molte osservazioni e importanti al nostro Statuto, e convinto che la Società nostra avesse base sopra onesti principii, questa sopra ogni altra commendò.

Essendo adunque le cose nostre venute a tanto di fama, che tutti gli occhi sono a noi rivolti, ed il tornare indietro sarebbe oggimai impossibile come il progredire senza unione non isperabile, a voi, o gentilissimi, io mi rivolgo perchè un' impresa cresciuta a tale altezza, qual è la presente, per le vostre cure, vogliate ancora sostenere e difendere. Imperciocchè se anche, per ragioni che or non possiamo supporre, essa venisse tolta dalle nostre mani, noi pubblicando gli atti nostri faremo conoscere ai posteri un fatto di nuovo esempio, che cioè nel nostro Stato si unirono in un santo pensiero di giovare alla patria nel progresso materiale dugento delle principali famiglie che l' onoravano: e queste mosse non da interessi privati per arricchire, ma sì dal bene comune per rilevare gli uomini delle loro patrie a dignità d' animo, ed a maggiore agiatezza di fortuna.

Nè io altro posso ora dirvi, che come una pagina è consecrata a celebrare questi fatti, altra non ne mancherebbe per chiunque rivolgesse nell' animo pensieri a noi di vergogna e detrimento. Di queste cose oggi ho voluto ragionarvi, oggi, o Signori, sapendo con quanta bontà solete dare ascolto alle mie parole, quando esse trattino dell' utile e dell' onore comune.

(1) *Sono gli scritti che si trovano qui appresso.*

Nell' Adunanza tenuta il giorno 24, furono eletti a Deputati della Presidenza centrale Romana i Sigg. March. Potenziani, Avv. Carlo Armellini, e Dottore Diomede Pantaleoni.

La Presidenza delle Marche nominò i Sigg. March. Sigismondo Bandini, Dott. Ninchi, e Cesare Beretta.

L'Adunanza generale si terrà in Roma in casa del Principe Conti, il giorno 31 gennaio.

Lettera del Conte Petitti al Sig. Ferlini di Bologna.

Torino, 22 dicembre 1846.

Colla pregiatissima sua lettera dell' 8 corrente ella m' ha chiamato un parere sullo Statuto recentemente pubblicato di codesta Società Bolognese denominata *Fondatrice* per la divisata strada da Castelfranco ad Ancona, partecipandomi desiderarsi il medesimo da codesta degnissima Commissione Fondatrice, al fine di pubblicarlo, a seguito dei documenti che ragguardano la suddetta Società.

Memore delle replicate istanze officiosamente per amor del bene fatte presso V. S., onde ottenesse da codesti suoi degnissimi Socii la fusione dell' onorevole Società loro (fino dal 1844 con non poco coraggio ed ingegno ordinatasi) insieme alla *Società Nazionale*, recentemente creata in Roma per lo stesso oggetto, di *costrurre* ed *esercitare* le Strade Ferrate di codesto Stato, io le risposi il dì 11 corrente, che avrei volentieri aderito all' esternatomi desiderio, a condizione però, che nel mio parere fosse fatta menzione *del ripetuto mio voto per la sopra detta fusione*, diffusamente spiegandole, com' io non avrei potuto *senza contradizione* diversamente operare, per aver tuttora la stessa opinione viepiù in me radicata, e per averla troppo notoriamente esposta al pubblico.

E siccome io non aveva, per difetto di tempo, tenuto copia delle lettere in cui le formolavo le mie idee e proposte riguardo al modo che potrebbe farsi la detta fusione, a reciproca cautela dei rispettivi interessi, la pregai di volermele restituire, per potergliene indirizzare uno studiato *Sunto*, da sottoporsi a codesta Commissione Fondatrice, per esser *insieme al detto mio parere pubblicato*.

Fra tanto che ella mi facea pervenire quelle lettere, come già le scrissi lo scorso corriere, la *Presidenza centrale romana* della predetta *Società Nazionale*

mi facea l'onore di rivolgersi a me, richiedendomi d'un ufficio conciliativo presso codesta *Commissione* prealleggata, nello scopo suddetto di una fusione già da quella Presidenza loro proposta, e dalla Commissione ricusata forse per difetto di chiarimenti intorno alla *vera consistenza* della prelodata *Società Nazionale*, e riguardo alle preventive sue vedute, dalle quali non ancora forse risultava *della natura dell' ideata speculazione*, per iscorgere se potesse dalla medesima *presumersi realtà ed un onesto discreto lucro*. Avuti li documenti pubblicati dai due consessi, parvemi *sempre più nell' interesse delle parti* la proposta fusione, perchè solo, mercè della medesima, sì all'una che all'altra si fa *possibile* e *probabile* l'ottenimento d'una concessione, la quale in difetto *niuna* delle due società a mio avviso potrebbe ottenere, per le ragioni che svolgo nel *sunto* che qui unito ho l'onore di trasmetterle, col fine sopraccennato di vederlo a codesta Commissione Fondatrice sottoposto.

Con questo medesimo corriere mando alla *Presidenza centrale romana* altra copia di quel mio povero lavoro, e vorrei pure essere fortunato abbastanza per potere riuscire nell' assunto. Che se a tanto non giungo, non sarà certamente *per difetto di buon volere*, del che spero *almeno* V. S. persuasa.

Quanto al parere chiestomi sullo Statuto loro, senza entrare in particolari inutili, nello da me desiderato e sperato emergente della fusione, la quale necessiterebbe nuova ricompilazione e discussione di esso Statuto; dirò però *in genere*, che ora che dal medesimo venne tolta *anche l'ombra* delle da me, come da tutti, ora condannate *azioni beneficiarie* ed accresciuto il fondo sociale, nel resto parmi lo Statuto medesimo *assicurare una leale ed illuminata gestione dell' impresa*, e doversene perciò dar merito agli autori; specialmente in fatto di *chiarezza* nel segnare le incombenze di ogni ufficio e le operazioni sì di amministrazione, che di contabilità; ond' è che, come già nel libro mio sulle strade ferrate italiane ho detto, non esito a proferire di nuovo *in tesi generale degni d' imitazione tali ordini*, nel caso *speciale* però, ora da me *subordinati alla prealleggata fusione*.

Io vedrei col massimo piacere pubblicata la presente, *per intero, si noti*, e non *in parte qua* soltanto, insieme al mio *Sunto*, non già per vanità d'autore, ma perchè la diffusione delle esposte idee, o persuaderà l'universale, o farà nascere idee migliori, alle quali sarò poi io il primo ad adattarmi.

Calcolo adunque sui di lei buoni ufficii, nel *rappresentarmi qual mediatore* presso li degnissimi suoi socii, spiegando loro, se occorre ancora, le mie idee *conciliative* ed *imparziali*; come fo il *massimo conto* dei signori socii fondatori suddetti, i quali so, che non sono soltanto *ottimi Bolognesi*, ma ancora *eccellenti Italiani*, ed uomini *perspicaci* ed *illuminati*, i quali sapran comprendere che, *o si riuniscono i mezzi* e le strade ferrate si avranno, e presto, la qual cosa urge, o *si sta divisi*, e nella presente penuria generale di capitali che emerge su tutte le piazze, le strade ferrate *non si faranno*. Intanto l'idea concepita e che si sta coi rispettivi studi maturando d'una strada diramata dalla Lombardo-Veneta a Peschiera, e diretta per Mantova a Modena, quindi per l'Appennino a Livorno; cotesta idea *sarà attuata*, e Bologna verrà segregata dall'alta Italia, e l'Italia centrale sarà tagliata fuori dalle sue migliori relazioni, e la bassa Italia sarà rilegata in fondo alla penisola, ignota sempre a' suoi concittadini!

Ecco il frutto che nascerà dalle gare municipali, ancora una volta dopo quelle che da secoli piangiamo! E gl'imprudenti, ch'or per questo, or per quel municipio o campanile da alcuni mesi battagliano, tardi s'accorgeranno, che al proprio municipio non giovarono, intanto che *consumarono la rovina della patria comune*, certo senza volerlo, facendo contenti coloro, che la vogliono *povera, divisa, dipendente*, mentre *tutt' altro pur essere potrebbe*. — Voglia Iddio, che *siano efficaci* le mie parole, com' è *retta l' intenzione* di chi le proferisce, e creda ella alla distinta stima del suo ec. ec.

Ilarione Conte Petitti.

Sunto delle Proposte officiose fatte al sig. Ferlini di Bologna per essere sottoposte a quella Società Pizzardi e Comp., ordinatasi fino dal 1844, *per la costruzione di una strada ferrata dal confine Modenese ad Ancona.*

Torino, 22 dicembre 1846.

La necessità di raccogliere negli Stati Pontificii la più gran copia di mezzi, onde applicarli all'impresa delle vie ferrate, in modo che questa riesca probabilmente profittevole, e non sia esposta a que' pericoli di giuoco e di fallimento, che altrove rovinarono imprese consimili, mi fa desiderare di veder seguire una fusione di codeste Società Bolognesi colla Nazionale.

Cotesta fusione è, a mio parere, nell'interesse rispettivo delle Società; perchè, se il Governo, come non dubito, accortamente procede, è impossibile accordi agli uni le sole linee *buone*, per dare le *cattive* agli altri, i quali con ragione le ricuserebbero, e si privi così di avere le linee *più importanti*, che, diramate da Roma, metterebbero ai punti principali dello Stato e di confine, cui interessa all'universale di giungere.

Premessa quest'osservazione, la quale pare *senza replica*, pare che ora che la Società Bolognese Pizzardi e Comp. ha dato retta ai miei consigli col rinunciare ad ogni *azione beneficiaria*, e la Società Nazionale ha eliminato dal suo programma l'idea poco felice, dapprima concepita, d'innestare al suo ordinamento un lotto, e certe espressioni, che potevano lasciar credere a tendenze *esclusive* di speculatori facoltosi sì indigeni che esteri, ai quali anzi vuolsi fare buon accoglimento (salve efficaci cautele contro l'agiotaggio) perchè essi possono dar gran nerbo all'assunto: pare a me *doversi e potersi* fare la desiderata fusione sulle basi da convenirsi come seguono.

1° Divisione del fondo sociale *intero* in *carature* o *grosse azioni* di 4,000 scudi ciascuna, ed in *azioni minori* di 400 scudi ognuna; da farsi tal divisione in quella proporzione del $^1/_2$, $^1/_3$, $^1/_4$ che sarà per convenirsi dalle società concordanti la fusione prealleggata.

2° Suddivisione facoltativa delle *azioni minori* suddette (nella proporzione concordata stabilite) in *frazioni* o *parti d' azioni* di $^1/_4$, ed anche di $^1/_8$ ciascuna, e così di 100, ed anche di 50 scudi, onde siano ammessi a concorrere all'impresa i popolani, raccolti così per *manipoli*, di quattro ed anche di otto *clienti* per *azione minore* intorno ad un *azionista notabile*, garante verso la società del totale concorso, ammesso perciò solo a rappresentare i concorrenti minori o *clienti*, ed a curarne gli interessi.

3° Divieto *legale* del traffico delle promesse di *carature* e di *azioni*, come delle *frazioni* o *parti aliquote* di queste; e ciò finchè sia costituita la società, definitivamente approvata dal Principe con ordinamento della sua definitiva amministrazione e definitivo versamento del primo *a conto* del *fondo sociale*, da pagarsi nella proporzione da intendersi, nella somma maggiore che sarà riputata possibile, onde avere offerte di concorso *reali* e non colla sola intenzione di *giuocare* per conseguire il lucro di un premio.

4° Divieto legale del pari dei così detti *mercati a termine* delle *carature*, *azioni* e *parti aliquote* di queste.

N. B. Cotesti *divieti legali*, ed il versamento delle rate del fondo sociale nella somma maggiore possibile, sono colla proibizione dei *preventivi esuberanti*, e dei *manifesti illusorii*, i *soli rimedii efficaci* che si conoscano contro l'*agiotaggio*, il quale colle azioni di tenue somma (100 scudi per es.) è *promosso*, e non *prevenuto*, specialmente quando i versamenti riduconsi a rate minime.

5° Fissazione d'uno *sconto minimo* da abbuonarsi sugli utili a favore degli *azionisti principali o notabili*, i quali anticipassero le *quote* dei *clienti* o concorrenti alle dette *frazioni*, o *parti aliquote d'azioni*. — Per contro-*premio* a cotestoro (*clienti*) quando invece anticipassero la parte della quota loro prima che scada. — Tutto questo, come facilmente comprendesi, nello scopo d'impedire *efficacemente*, ripetesi, l'*agiotaggio*, il quale, ripetesi ancora, *non sarà impedito* ma *facilmente avviato* anzi, se si adotta il solo ordinamento proposto dalla Società Nazionale. Perocchè nessuno potrà, a mente di quell'ordinamento, impedire agli speculatori (i quali certo non

mancheranno) di fare operazioni di giuoco su quelle minute azioni di 100 scudi, come si è fatto, con tanto scandalo, alle varie Borse d'Europa; e ciò tanto in nome proprio, se si concederà a ciascuno di sottoscrivere per buon numero di azioni, poi cedibili con premio, quando sian fatte crescere dal valor nominale a quello al corso, mediante i ben noti raggiri dell'agiotaggio; che in nome altrui, mercè di *presta nomi* facili a trovarsi.

6° Promessa reciproca delle Società riunite di non assumere alcuna impresa di costruzione di linee, le quali dai calcoli preventivi da farsi potessero risultar poi, coll'avviato esercizio, d'un prodotto non adeguato alla spesa, a meno che lo Stato, le provincie, i comuni garantissero un interesse minimo alla spesa medesima, quando la linea da intraprendersi risulti *veramente indispensabile* all'interesse dell'universale: od a meno che il prodotto presunto delle altre linee *buone* contemporaneamente intraprese, possa sicuramente offrire un'eccedenza tale di frutti, che sia atta a compensare la perdita temuta sulle linee *cattive*. In altri termini, la somma presunta dall'esercizio intero probabilmente porga frutto totale adeguato alla spesa della costruzione e dell'esercizio dell'intera rete stradale, che si intraprenderà dalle Società riunite. — Con che resterebbe escluso ogni timore di speculazione meno utile da alcuni attribuita alla Società Nazionale, giudicata più retta da intenzioni filantropiche, certo lodevoli, che non dal fine, però onesto, perciò più che lecito, di ricavare un onesto guadagno dall'investimento dei propri capitali; fine questo che sarebbe men prudente ed ingiusto di tacciare di monopolio, come sull'esordio della Società Nazionale poteasi da qualche espressione sospettare. Codesta condizione è essenziale per le due Società Bolognese (Pizzardi) e Nazionale. Perocchè la linea cui essa aspira (l'Emilia) essendo ottima, è chiaro che essa non avrebbe convenienza d'assumere altre linee cattive, che in *certi limiti*, i quali la cautelino da perdita soverchia assorbente ogni onesto lucro. Come è chiaro che alla Nazionale non converrebbe assumere le altre linee, che tutte fuori l'Emilia (molto produttiva) si sospettan con fondamento perdenti, od almeno atte a dar solo ben scarso guadagno. Cotesto rispettivo interesse delle due Società (ed anche della seconda bolognese dalla Toscana a Ferrara al confine veneto) vuol essere ne' limiti del giusto e dell'onesto cautelato; sia nell'interesse proprio che de' rispettivi futuri azionisti; perocchè se non si provvedesse ad assicurar loro un discreto adeguato frutto, intraprendendo poco avvedutamente linee men convenienti, è chiaro che tosto nascerebbe il discredito, ed il *salva chi può*, onde nasce poi il fallimento, anche prima che le linee sieno terminate, e deriva l'ultimo fatale resultato di non aver più nè capitali nè strada. Gli uni e gli altri debbon pertanto seriamente riflettere a questo possibile resultato, e con ogni lor mezzo cercare di scansarlo. A chi conosce la materia sembra non occorra aggiungere altri argomenti al proposito.

7° Rimborso a spese sociali comuni delle rispettive anticipazioni per spese già fatte e giustificate, da discutersi nel convegno di fusione.

8° Esclusione adesso come sempre di qualsiasi azione beneficiaria sotto qualsiasi titolo attribuita ai soci fondatori delle tre società.

9° Concorso comune delle spese d'impianto, di perizia d'amministrazione, da discutersi nel comitato speciale per ogni compartimento d'essi, e nel comitato centrale prima che vengano sul fondo sociale comune imputate.

10° Pagamento di un interesse ragguagliato da convenirsi delle somme versate in a conto azionista, prelevato sul capitale, anche prima dell'esercizio durante i lavori, acciò nessuna azione rimanga infruttifera.

11° Fusione dei comitati delle due Società Bolognesi e di quello della Società Nazionale per la prima volta con deputazione de' membri d'ognuno in parti uguali; nel seguito come verrà statuito per l'elezione di ogni comitato.

12° Impiego degli ingegneri della Società Bolognese sulle linee da essi studiate, subordinati però, s'intende, all'ordine gerarchico tecnico, che verrà stabilito, e che sembra convenientemente proposto in quello dalla Società Nazionale divisato nella relazione 15 novembre p. p. dell'ingegnere Provinciali.

13° Scompartimento delle linee, tronchi e sezioni, come è in detta relazione proposto, salve le modificazioni da convenirsi nel convegno della fusione, pel caso alcuna di dette modificazioni fosse imprescindibile ravvisata da alcuno dei comitati direttori.

14° Versamento d'ogni fondo sociale nelle pubbliche casse del governo, il quale versamento compirebbe all'ufficio di cauzione, perocchè la Società Nazionale nè potrebbe, nè dovrebbe darne altra, essendo essa più di chiunque interessata a compiere il proprio assunto, a differenza di una società meramente industriale, la quale potrebbe per avventura giuocare, e non far la strada, quindi porge argomento a richiedere da essa determinata speciale cauzione.

15° Finalmente principio contemporaneo dei lavori in varii luoghi, per esempio, collo scompartimento proposto nella prealleggata relazione 15 novembre 1846 dell'ingegnere Provinciali.

Con queste condizioni a noi pare, lo ripetiamo ancora, che le tre Società, od almeno sicuramente le due (Bolognese per l'Emilia e la Nazionale) hanno assolutamente uguale interesse a congiungersi, per le cause già dette. E noi crediamo, che, se i comitati loro si riuniscono in una franca e leale discussione dell'argomento, è impossibile non ne risulti il proposto convegno, colla giunta ancora di quelle condizioni, che il nostro difetto di cognizioni locali può averci fatto omettere, e che noi vedremmo ben volentieri alle nostre unite.

Cotesta fusione sarebbe un atto, il quale farebbe rifulgere in sommo grado il buon criterio de' sudditi pontificii, anche rispetto alle strade ferrate; dacchè mostrerebbe la concordia loro nel volere un ben inteso ragionevole progresso, onde nascerebbe gran forza morale alla rappresentanza di ogni interesse comune, la qual forza morale, non per le strade ferrate soltanto opererebbe, ma per mille altri versi concernenti anche ad altre materie.

Ora esaminiamo alcune eccezioni che far si volessero alle nostre proposte. Da una parte, come vedesi, abbiamo caratanti facoltosi, i quali assumono l'impresa e l'amministrano cogli azionisti notabili essi medesimi, sopperendovi coi fondi già in lor mano, o con quelli raccolti dal proprio credito nell'interno e fuori. Dall'altra clienti degli azionisti minori, i quali s'impegnano di successivamente contribuirvi, mercè del cumulo delle proprie economie, ammessi a trarne frutto dal dì che le avranno investite, corrispondendo al patrono azionista uno sconto rappresentante 1° il premio del fondo anticipato, 2° il frutto che avran pure anticipato d'esso fondo durante il quinquennio, che si suppongono aver a seguire i lavori senza rendita delle strade.

Il caratante e l'azionista notabile contribuiscono, anticipano ed amministrano col carico di dar conto dell'operato, con intera pubblicità, osservando le fissate regole.

L'azionista cliente contribuisce alle fissate rateate scadenze, ritrae un provento adeguato, se fa onore all'assuntosi obbligo, portando le proprie economie, o non facendolo a tempo per una causa qualunque, corrisponde uno sconto tenuissimo, che basta a compensare del credito fattogli.

Se il caratante vuole per qualche altra occorrenza sua cedere la caratura, può farlo, perchè troverà sempre chi gli corrisponderà il valore d'una somma fruttante adeguato interesse, poco girevole di mano in mano, men soggetta perciò alle fluttuazioni saltuarie della Borsa.

Se l'azionista notabile si troverà pure in bisogno di vendere, troverà pure, atteso l'incentivo dello sconto e del frutto ne' singoli casi evenienti assicurati.

Se il cliente azionista poi abbisogna di realizzare la parte aliquota dell'azione, per cui già avrà contribuito, può farlo ugualmente, perchè troverà sempre altri clienti od anche azionisti notabili o patroni, i quali acquisteranno la detta parte aliquota, corrispondente un frutto, ed in certi casi anche un premio, per le quote residue anticipate.

Le azioni sarebbero adunque girevoli di mano in mano ugualmente come le altre sulla piazza.

Ma qui dirà taluno, eccoci all'agiotaggio. I caratanti speculatori, e gli azionisti notabili, anch'essi speculatori, faran calar col giuoco il prezzo delle azioni, le acquisteranno, ed escluso bel bello il popolo dall'impresa, ne diventeranno i soli patroni. Fonderanno così l'accrescimento della già cospicua sostanza loro sulla rovina del faticante, di cui ingoieranno i risparmi.

Rispondiamo non essere come si crede così facile la temuta speculazione, nel primo quinquennio specialmente, finchè non sarà che presunto il vero prodotto dell'impresa; perchè, quanto alle carature, un così ragguardevole investimento si fa con animo deliberato d'aspettare i resultati dell'assunto, e quanto alle azioni minori, essendo rateatamente pagabili, pochi saran coloro che vorranno acquistarle anche a vil prezzo, incerti poi di venderle tosto con premio, e di dover far fronte a suo tempo alle rate scadenti, contentandosi di tenue sconto.

Quando poi sarà attuata l'impresa, e fatto noto e certo il frutto d'essa, e questo sarà consequente e non si troveran venditori, che a prezzi convenienti; o sarà inferiore a quello presunto, e non succederà allora nè più nè meno di ciò che succederebbe senza fallo nell'or proposto sistema della Società Nazionale.

Perocchè supponiam pure da essa raccolte le 125,000 azioni nel proposto modo: se nulla o poco quelle produrranno, chiamasi qual mezzo avrebbero i fondatori d'impedire agli azionisti di farne distratto a vil prezzo a quegli speculatori che si proferirebbero pronti ad acquistarle a danaro contante da gente che si stimerebbe così fortunata di sottrarsi ad una speculazione improduttiva.

Non si dimentichi, di grazia, cosa intendiamo per vero agiotaggio. Si ricordi, che abbiamo premesso, che sian vietate le vendite di promesse di carature d'azioni, di parti aliquote e di mercati a termine. Si ricordi, che qui non son prevedibili manifesti illusorii, i quali aggiungono, come in Toscana specialmente, prezzi fittizi ai reali. Si ricordi, che non sono prevedibili le false allarme, le quali destano alla borsa i panici timori. Si ricordi, che l'intera pubblicità de' conti è garante di retto buon governo, e che se la sfortuna coglie l'impresa per erronei computi preventivi, per mutate condizioni politiche ed economiche, o per altra causa qualunque, succederà nulla più di quanto succede in qualsiasi speculazione privata d'esito infelice, in cui lo speculatore perde frutto, fors'anche parte del capitale, quantunque siasi arrovellato l'ingegno, ed abbia eziandio usata prudenza per conseguir lucro.

Coteste peripezie, in qualunque sistema, solo si possono prevedere colla data avvertenza di non intraprendere che linee presunte con qualche grado di certezza produttive, in modo adequato all'occorsa spesa; e quando tali non possono presumersi, e sia tuttavia, per interesse dell'universale, necessaria la linea, essere spediente prima d'intraprenderla la cautela d'un interesse minimo; cautela, cui in ogni più grave deterior condizione del pubblico erario, può esso cimentarsi sempre, ricorrendo anche perciò al credito, perchè sicuro di trovar compenso nella maggiore produzione generale, onde deriva altresì l'aumento del prodotto delle stesse tasse del Governo, come se ne hanno infiniti esempi di fatto.

D'altronde si noti, che nel nostro sistema caratanti, azionisti e clienti fattisi soci intraprenditori, supponesi appunto ogni notabile concorrente colla propria clientela che ognuno ha all'assunto. Quindi ognuno è fatto cauto del rispettivo concorso, ed alle relative scadenze quello è certamente effettuato, sicchè molto minori saranno le occasioni o necessità di vendita.

Non è quindi a prevedere sulle piazze commerciali un conseguente giuoco di borsa delle azioni della Società Nazionale, perchè mancherebbe l'alimento del medesimo. Nè vi sarebbe perciò che quel giro e rigiro di capitali, cui è utile, anzichè nocivo, di lasciar libero campo, perchè tal moto alimenta la produzione, purchè segua con capitali reali e non fittizi, come nell'agiotaggio.

Onde nasce, che se un caratante dato al traffico de' capitali, avente molte carature, ne comprerà altre ancora, o ne venderà, secondo meglio reputerà a lui conveniente; o che, se alcuni azionisti, od anche clienti, cumulati nuovi risparmi, credono utile impiegarli in acquisto d'altre azioni, o parti aliquote di esse; o per una peripezia od altra occorrenza qualunque credono dover vendere, al prezzo del valore al corso, tutti sì lo faranno, senza che quelle speculazioni, anche lucranti per gli uni, perdenti per gli altri, abbiano il menomo aspetto d'agiotaggio, o monopolio, epperciò possano qualificarsi d'immoralità.

Nè ci si venga dire difficile od impossibile formar azionisti, che servan di nucleo a quattro od anche otto clienti, i quali acquistino le parti aliquote o frazioni di azione ideate da noi.

Qual è quel notabile d'ogni classe, sia esso nobile, borghese, trafficante al minuto, o capo anche d'officina, che dà lavoro a garzoni, a braccianti, il quale non abbia da esso dipendenti quattro od otto persone ed anche più, cui possa proporre l'investimento del tenuissimo capitale che potran quelli risparmiare; che non sia certo di veder que' risparmi effettuati, se possibili, che non abbia mezzo di raccorli a tempo spediente ed opportuno?

Se i grandi speculatori di borsa trovano a spacciare azioni di 50, di 100 scudi, e colle mal arti loro san venderle ai miseri che riescono ad accalappiare, anche con caro *premio*, il quale perciò di molto riduce il frutto dell'investimento loro; un numero ragguardevole, che pur non manca negli Stati Pontificii, d'uomini retti, illuminati, aspiranti soltanto ad un'onesta speculazione, non troverà forse tanti *clienti* che possano secondarli nel bell'assunto? — O vi son negli Stati Pontificii codesti *clienti*, ovvero no. Se vi sono, non mancheran di corrispondere all'invito, che certo faran loro, se viene ad essi suggerito, i molti notabili di Roma e delle Provincie. Se non vi sono, locchè non credesi però, allora è inutile pensare all'ordinamento della Società Nazionale, perchè, fallito lo scopo precipuo d'essa, che è quello d'associare il popolo all'impresa, tanto fa passar per le mani di meri e pretti speculatori, lasciando ad essi la cura d'associarsi, e sol provvedendo con leggi repressive a frenare l'agiotaggio, che accalappierebbe gl'incauti, alla cui tutela legale solo occorre pensare.

Tutte le fin qui discorse considerazioni ci sembrano mostrare all'evidenza:

1° Che le Società formatesi negli Stati Pontificii hanno un comune rispettivo interesse di fondersi insieme, perchè dalla sola unione delle forze loro, e coll'invito anche ad altri capitali privati, come a quelli esteri, solo potran compiere al grande importantissimo assunto, dal quale dipende la prosperità, non che degli Stati medesimi, dell'intera italiana penisola, di cui sono così importante e bella parte.

2° Che se, cedendo ad un malaugurato spirito di rivalità personali, o municipali soltanto, le dette Società si lascian condurre a voler tentare d'operar sole, e con emola concorrenza, non è difficile presumere, che, oltre al mancar ad esse il mezzo di compiere i singoli assunti, quando riuscissero in qualche sforzo isolato, il difetto d'insieme farebbe loro tornar fallito il principale nazionale scopo, cui debbono attendere, di servire, poste come sono al centro della penisola, a collegare insieme le strade ferrate dell'Italia superiore a quelle dell'Italia inferiore, ordinando quella bene intesa rete generale d'esse, che sola può far risorgere i traffici italiani.

3° Finalmente che la prudenza governativa, come l'equità e l'interesse universale de' sudditi, consigliano al Governo Pontificio di non far concessioni, che alle Società riunite; perocchè, ove si lasciasse il Governo medesimo indurre ad accordare le linee migliori, aspettando avventori per le men buone, correrebbe il certo pericolo di non trovarli più poi, e d'aver forse la capitale medesima, dove alcuna delle dette linee men buone arrivano, segregata da que' punti, coi quali più le importa corrispondere.

Possano i nostri riflessi persuadere coloro cui sono diretti. Noi saremo contenti di averli esposti, come siamo persuasi d'averlo fatto con intera imparzialità!

D. Carlo Ilarione Petitti.

Delle avvertenze speciali necessarie nell' ordinamento delle concessioni di strade ferrate negli Stati Pontificii.

Torino, 5 del 1847.

Alcune speciali contingenze in cui trovansi gli Stati Pontificii, ci sembrano degne di particolari avvertenze nell' ordinamento delle concessioni da farsi di strade ferrate all' industria privata negli Stati medesimi. Noi crediamo far atto di buon cittadino italiano nel discorrerne brevemente, per norma di chi s' aspetta, in questo foglio periodico.

Premessa la cognizione della notificazione promulgata rispetto alle dette strade dall'eminentissimo e reverendissimo cardinale segretario di Stato li 7 novembre scorso, osserviamo risultare dalla medesima: 1° Che il Governo, mentre intende soddisfare al comun voto, concedendo all' industria privata la facoltà di costruire ed esercitare, col compenso privilegiato da fissarsi di un pedaggio, le dette strade ferrate, nelle segnate direzioni, non è disposto a contribuire con sussidio alcuno al pur occorrente gravissimo dispendio delle dette spese; 2° Che, avute per norma la direzioni anzidette, anche senza calcoli preventivi (da farsi però prima di risolversi ad una positiva domanda) la notizia generica, che s' ha de' luoghi, permette di giudicar fin d'ora quali saranno le linee convenienti, e quali quelle di scarsa convenienza, in ragione delle opere più o meno difficili e costose, e del maggiore, o minore presunto passaggio di persone e di merci da condurre; 3° che in conseguenza può dirsi fin d' ora in genere e per approssimazione, *a*) la linea da Castelfranco, o da Bologna in Ancona essere eccellente, ed avuto riguardo alle opere facili, perciò men costose, occorrenti lungo di essa, ed all' affollatissima popolazione chiamata a transitarvi non che alla gran copia di merci, che vi si avvieranno, potersi presumere un prodotto così ragguardevole dall' esercizio di essa, che di gran lunga supererà il frutto adequato della somma presunta da spendere per la costruzione e futuro esercizio. *b*) La linea da Roma al confine napoletano di Ceprano, avuto riguardo ad alcune opere gravi e costose, che non potranno sfuggirsi, ed alla men affollata popolazione, come alla ben scarsa copia di merci avviate in quella direzione, la quale nè ha, nè avrà nel seguito numerosi scambi, potersi presumere mediocre assai ne' suoi prodotti, li quali però atteso l' andirivieni di due gran centri di popolazione (Napoli e Roma) tuttavia ascenderanno pure ad un frutto, se non al tutto adequato alla spesa, almeno approssimativo ad essa. *c*) La linea da Ancona a Roma, fatta ragione delle opere difficilissime, ed in specie dei transiti occorrenti nell' Appennino; della sua lunghezza; della popolazione in qualche tratta numerosa sì, ma in altra scarsa anzi che no; della non grande copia di merci e prodotti per ora almeno, collo scarso commercio, che v' ha in quei luoghi, doversi riconoscere, anche dai meno veggenti, per una linea cattiva, checchè dicano in contrario i progettisti, alle magnifiche asserzioni de' quali sempre è prudente far gran diffalchi; epperò essere mera insussistente ipotesi quella che supporrebbe quella linea, anche con una lunghissima concessione, forse pure perpetua, atta a reggersi da se, senza il sussidio o del Governo o dei prodotti eccedenti d' altre linee eccellenti, od almen buone. *d*) La linea da Roma a Civitavecchia, qualunque sia il giro che se le voglia far fare, per quanto suppongasi men costosa, per non difficili opere, e tenue dispendio delle terre da occupare, dichiararsi nell' intimo nostro convincimento, malgrado l' opinione contraria, che in molti prevale a Roma, una linea pessima, la quale neppure pagherebbe il frutto adequato delle spese d' esercizio, non che bastare a dar quello dello spendio di sua costruzione. *e*) Non parliamo della brevissima linea da Civita-Lavinia a Porto d' Anzio, la quale non crediamo praticabile, perchè il dispendio della ristaurazione e manutenzione di questo porto, calcolato che sia, convincerà anche i più caldi suoi promotori, essere il caso di usare della prudente riserva, di cui nel progetto di statuto della Società Nazionale, la quale ebbe quell' idea, di non attuarla però che ove ne sia riconosciuta la convenienza.

Invano taluno vorrebbe farci credere a risultati diversi da quelli qui presunti. Invano per convincercene si addurrebbe aversi dal Governo Pontificio proposte separate per ognuna di quelle linee da società serie presentate; alcuna delle quali società già per fino faceva annunciare dalla bugiarda stampa periodica francese cominciati i lavori su quella di Civitavecchia a Roma, per accalappiare probabilmente (se si trovano ancora) alcuni credulissimi, come si faceva tempo fa, annunziandosi da una società di gran personaggi della corte di Francia, e da un banchiere, già ministro delle finanze di quel regno, d' aver ottenuto concessione di tutte le strade del regno di Napoli (parecchie migliaia di chilometri) offrendo lo spaccio di molte migliaia di azioni! Noi persistiamo a dire, che quelle società, lungi dall'esser serie, sono meramente ipotetiche. Aggiungiamo, ch' esse o sono composte di dabben uomini, i quali si fanno strane illusioni, e prestan troppo cieca fiducia a certi progettisti ingegneri, che sol mirano a procurarsi lavoro; laonde è debito di coscienza avvertirli che vanno incontro ad imprudenti speculazioni; o sono (quel che è più probabile) società d' accorti speculatori di borsa, i quali per niente pensano a far la strada (come quel certo de Weltz di cui riportiamo il curioso dialogo alla pagina 465 del nostro libro sulle vie ferrate italiane) e solo tentano di carpire una concessione qualunque, per pubblicarla nelle varie borse di Europa, come fecero già molti, e tra noi principalmente li Toscani e Lucchesi; vendere con premio alcune azioni; ricavarne qualche lucro, giuocando sur esse, salvo poi a lasciare i creduli azionisti nell' impiccio, come or sono appunto quelli della famigerata strada maremmana. Questa infatti, poverina, chiamasi calunniata, perchè i quattro quinti, per non dir di più, de' suoi azionisti, aperti finalmente gli occhi, che alcuni vorrebber tuttodì chiusi, non vogliono riputarla la più larga sorgente di lucro possibile e la più bella, la più sana, la più amena strada futura d' Italia! Ma si taccia ormai di queste opinioni a vapore, parliam sul serio.

L' idea che ci facciamo adunque della diversa condizione delle linee decretate nello Stato Pontificio, ci conduce a queste conseguenze:

1° Se il Governo suppose il caso di separate dimande per ogni linea, onde facilitare il mezzo di aver proposte, in ragione d' ogni reale, o supposta convenienza; non è però men vero, che nello Stato medesimo, se voglionsi aver davvero le idcate linee, o si concederanno tutte ad una sola società che faccia patti migliori, o non si avranno per certo.

2° Conceduta, per sperato od ambito favore, la sola linea eccellente ad una società, lasciando che altre società pensino a procurarsi le altre tre linee, ne avverrà sicuramente che la detta linea eccellente frutterà di bei quattrini ai suoi azionisti, e sarà uno de' migliori investimenti di capitali che possano idearsi; ma ne avverrà contemporaneamente (*a*) che le altre tre linee, o non troveranno avventori, o se li troveranno, saran di que'giuocatori sopraccennati, i quali penseranno più all' agiotaggio, che al far la strada (*b*), ondechè Roma, la città santa, la capital dello Stato, può esser certa che rimarrà senza strade ferrate, le quali mettan capo ad essa; nè mai andrà con una via ferrata in Ancona ed a Civitavecchia, suoi empori marittimi, cui pur tanto le preme, e con ragione, d' aver pronta, facile e men costosa comunicazione (*c*); appena potrà al più aversi lusinga d' arrivare da Roma al confine napoletano, giacchè anche supposto il difetto d' aspiranti a quella tuttor dubbia, perchè anche mediocre concessione, il concessionario però della linea ottima da Capua a Ceprano avrà sempre convenienza d' attendere al suo prolungamento, arrivando fino a Roma.

Definita così, come precede, la vera condizione delle cose, sarà facile all' umano e perspicace lettore comprendere, perchè in precedente nostra scrittura, inserita al giornale ebdomadario bolognese *Le Strade ferrate*, noi abbiamo formolato il voto di veder fondersi insieme le varie società ordinatesi nello Stato Pontificio, al fine cui solo tendiamo, non di favorire soltanto speculazioni individuali, che desideriamo bensì

caute e felici, come è giusto e conveniente sieno; ma vogliamo contemporaneamente che siano pure profittevoli all'universale, procurandogli con efficacia di mezzi la consecuzione del prefisso scopo, d'avere almeno le principali linee promulgate concedibili nella citata notificazione dell'illuminato ministro di S. S. Pio IX.

Richiesti di profferire un'opinione intorno al modo di operare cotesta fusione, e da più parti richiesti, noi fummo solleciti nel rassegnare alle due società Nazionale e Bolognese un analogo progetto, nel quale crediam dimostrata la rispettiva convenienza della ridetta fusione; la fiducia, che avevamo nel crederla probabile e possibile; l'intimo convincimento in cui eravamo, e siam tuttora, che un Governo così illuminato, com'è ora quello Pontificio, non si sarebbe certo esposto, colla sola concessione della linea eccellente ad una sola Società non delle altre linee incaricata, al pericolo di non veder mai quelle linee poi fatte, con immenso danno dell'universale, cui tutte quattro prese insieme pur giovano, e sono probabili e possibili, perciò debbonsi desiderare, dacchè si crede che i prodotti d'esse, cumulati, possano riuscire adequati al dispendio.

Inutile il notare, che quanto ai particolari delle condizioni di fusione da noi proposte, eravamo, come siamo ancora disposti ad ammettere per convenienti ed utili tutte quelle modificazioni e rettificazioni, che la reciproca discussione, da farsi rispettivamente dalle due società, avrebbe loro consigliate.

Nè occorre del pari avvertire che alcuna condizione essenziale può essersi per avventura omessa da noi men pratici de' luoghi, e di tutti forse li precedenti della pratica, avendo solo compilato il nostro lavoro sulle stampe fatte dalle due società di pubblica ragione, che graziosamente ci vennero trasmesse, quando ambedue ci onorarono col chiederci un consulto sul rispettivo progetto di statuto e sul modo di operare con reciproca convenienza e cautele la detta fusione. Ma nel caso di omeesione siffatta, si comprende come sia facile il correggere con opportuna giunta.

Quanto all'ordinamento in carature ed azioni suddivise ancora, per cui taluno muoverebbe dubbio, osserviamo, esserci venuta l'idea dalla società Bolognese, la quale la formolava, ed averla noi adottata, poichè crediamo che il solo rimedio contro l'agiotaggio più probabilmente efficace, oltre al proibito traffico delle promesse di azione, ed al divieto dei manifesti ampollosi, illusorii, perciò men veri, consiste nelle grosse azioni, e ne' versamenti rateati maggiori possibili. Perocchè allora gli spiantati che non han quattrini, od in quantità sufficiente, sono almeno esclusi dal giuoco, e restano solo i facoltosi e pratici a speculare.

Del resto se, come ci venne da Bologna supposto, pochissime carature sono-si fin qui prenotate, la qual cosa non potevam noi supporre, poichè le trovammo proposte nello statuto di quella società, sarà sempre facile, conservato per quanto è possibile il principio surriferito, di ostare con azioni maggiori e con grossi versamenti all'agiotaggio, si potrà sempre ridurre le carature e li versamenti suddetti quanto sarà spediente a procacciare avventori.

Rispetto all'eccezione pur fattaci, che sia men prudente il nostro progetto di fusione quando paragona tra esse le varie strade, bastando allo scopo di esso il disposto dall'art. 6, perchè vi sarebbe pericolo di generare difetto di fiducia nell'impresa, allontanando così da essa i capitalisti, noi rispondiamo essere l'una e l'altra cosa imprescindibili: quella per dimostrare, come qui pure meglio l'abbiamo chiarito, quanto sarebbe men prudente concedere la sola linea eccellente, atteso il pericolo di non aver poi le altre linee mediocre, cattiva e pessima; il 6° articolo poi per definire nel rispettivo interesse presente e futuro degli azionisti, onde averne in buon numero, le cautele preventivamente stabilite, per assicurarli che non vengono impiegati ad una cattiva, od anche sol dubbia speculazione.

Relativamente all'altra eccezione che le azioni già prenotate per la sola linea eccellente non si potrebbero a rigore ritener impegnate in caso di fusione, in cui vi sarebbe impegno per le altre tre specie di linee, coi predicati surriferiti distinte, la cosa è fuor d'ogni dubbio. Convenendosi la desiderata fusione, tutte le precedenti prenotazioni, sì dell'una che dell'altra società, si dovrebbero rinnovare, mutata essendo la condizione d'amendue, onde potrebbe nascere in chi sottoscrisse per l'una, o per l'altra mutazione d'idea.

Finalmente, riguardo al silenzio, o segreto che taluni vorrebbero veder osservato in questa pratica, starebbe la cosa insino a che fossero pendenti le trattative; ma, o sia che queste riescano, come forse con soverchia lusinga speriamo ancora, o sia che mal auguratamente vadano a monte, sembra dritto e dovere delle due Società pubblicare le rispettive ragioni loro, come sembra dritto e dovere di chi fu onorato dalla fiducia loro col chiestogli consulto, di aderire alla fattagli richiesta di una delle parti di pubblicare il consulto medesimo e li motivi sui quali quello è fondato. Il segreto nella fattispecie lascerebbe supporre motivi non dichiarabili, dai quali certo tutti rifuggono, mire di utilità privata inconciliabili con quella pubblica, che in nessuno debbono venir supposte. Si può desiderare d'attendere alla speculazione più in un modo che nell'altro; è più che lecito avere sull'una o sull'altra maniera d'attendere un'opinione favorevole o contraria, si può desiderare d'investire li propri capitali più o men profittevolmente, senza che derivi fondata alcuna sinistra imputazione, ognuno essendo su di ciò interamente libero. Ma pretendere d'ottenere con danno evidentissimo dell'universale la sola linea eccellente; impedire così, che le altre men convenienti, come speculazione privata, ma pur nell'insieme loro tutte utili allo Stato intero, siano intraprese, ci pare atto per lo meno men fondato, cui han diritto di porre ostacolo coloro, che preferiscono al privato il pubblico vantaggio, e quello sol vogliono curato, quand'è con questo conciliato. Nè questa è, come vogliono alcuni, un'utopia, è piuttosto uno dei canoni più fondati, perchè veri, d'economia politica pratica.

Queste sono le considerazioni, che ci mossero a scrivere le avvertenze che precedono; alle quali avvertenze noi preghiam caldamente badino nello Stato Pontificio privati, e Governo. Perocchè se dopo il lungo desiderio, insoddisfatto fin ora, d'avere strade ferrate; se dopo le ottime ed illuminate intenzioni mostrate dal Governo in accedere al pubblico voto; se dopo l'onorevole liberalità con cui si lasciavano tutti discutere l'argomento, senza lasciarsi commuovere da qualche intemperante sfogo del vecchio nostro malanno, il municipalismo; se dopo le tante pubblicazioni seguite si venisse a questo risultato, o di veder andati a monte gli ordinamenti convenienti e possibili, per malintese gare di tutto, o nulla volere, senza tenersi nei confini di discrete pretese di frutto adequato, cui s'ammette potersi, anzi doversi pretendere; o di veder abbandonate le imprese ai giuocatori di borsa, i quali certo comprometterebbero gravemente l'assunto: tutti coloro ch'ebbero in esso ingerenza, ed invece di adoperarsi al buon esito del medesimo, lo condussero per opposizioni, o per non prestato consenso a fallire, assumerebbero per certo una gravissima responsabilità in faccia al proprio municipio, alla provincia, allo Stato intero, non che a tutta la comune patria italiana! E noi, che andiamo superbi dell'aver avuto l'onorevole ufficio di consultore delle due parti, crederemmo mancare al più sacrosanto dei nostri doveri, se conservata, come n'abbiam la coscienza, un'intera imparzialità, avessimo per malintesi riguardi taciuto ciò che crediamo essere la vera condizione delle cose, e lasciate ignorare le conseguenze, che prevediamo possibili da ordinamenti diversi da quelli che nel respettivo interesse abbiam proposti.

Conte Ilarione Petitti.

Avviso importante

Si pregano tutte le Comuni, e le gentili persone alle quali si spedirono le promesse di azioni della Società Nazionale, di mandarne il numero al più presto possibile.

Il Direttore Ottavio Gigli

Borsa di Roma del 22 Gennaio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 —
Chiusura »	— —	105 —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	40	Genova . .	18	34
Livorno. . .	15	70	Londra . .	466	50
Firenze . . .	15	67	Parigi . . .	18	36
Venezia . . .	15	75	Marsiglia. .	18	34
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	60	Augusta . .	47	—
Bologna. . .	99	60	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	111 3/8
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	173
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	134
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 1/3
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	112
— — Magdeburg	95	3,800,000		91
— — Amburgo	150	*Nuova*		99
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	110
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	90 1/2
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	110 1/4
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	196
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	86
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	104 1/4
Taunus	33	1,200,000	19 60	155
Lipsia — Dresda	»	3,150,000	17 40	124
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non contando ancora quello dell'ultimo semestre.*		Fr. —
— — Versailles (destra)	16			365
— — — (sinistra)	11			250
— — Orléans	76			1,235
— — Rouen	86			888
— — Lyon	»			500
— — Strasbourg	»			476
— — Nord	»			622
Orléans — Bordeaux	»			550
Strasbourg — Basilea	90			215
Bordeaux — Cette	»			440

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DEI CLASSICI SACRI

BIBLIOTECA CLASSICA SACRA

O SIA RACCOLTA DI OPERE RELIGIOSE, EDITE ED INEDITE, DAL SECOLO XIV AL XIX,

ORDINATA E PUBBLICATA DA OTTAVIO GIGLI

Ciascun' opera di questa *Biblioteca* è stampata contemporaneamente in due sesti diversi: in-8° piccolo, simile alla *Biblioteca Silvestriana;* e in-4° grande a due colonne, con carta di buona qualità e nuovi caratteri.

Ogni mese se ne pubblica: dell' edizione in-8, un Volume di 250 pagine circa, legato alla rustica con copertina stampata, al prezzo di *Paoli tre romani* (fr. 1. c. 65); e dell' ediz. in-4, un fascicolo di 64 pag. di stampa, con copertina stampata, al prezzo di *Paoli quattro romani* (fr. 2 c. 20). — 48 Volumi sono stati già pubblicati.

Opere pubblicate

S. Aurelio Agostino (Secolo XIV) — *Della Città di Dio*, volgarizzamento del buon secolo, ridotto alla vera lezione, col confronto di più testi a penna e stampati, da Ottavio Gigli (2a edizione); 10 volumi in 8o.

Abate Isaac (Secolo XIV) — *Collazione*, stampata per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 2 vol. in-8o.

Beato D. Giovanni dalle Celle, ed altri (Secolo XIV) — *Lettere* coll'aiuto di varie stampe e mss. recate a miglior lezione dal P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 1 vol. in-8o.

Fra Belcari (Secolo XV) — *Prose edite ed inedite*. 5 vol. in-8o.

S. Giovanni Crisostomo (Secolo XIV.) — *Opuscoli* volgarizzati. Testo di lingua corretto da molti errori, per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona (2a edizione); 2 vol. in-8.

Giovanni Pietro Maffei (Secolo XVI) — *Vite di diciassette Confessori di Cristo*. 5 vol. in-8o.

Sforza Pallavicino (Cardinale) — (Secolo XVII) *Istoria del Concilio di Trento*, con aggiunte inedite e note tratte da varii autori. 18 volumi in-8o.

Del medesimo — Opere edite ed inedite. — *Se il Principe debba esser letterato.* — *Trattato intorno alla superbia.* — *Trattato sulla Providenza.* — *Trattato del Bene* — *Arte della Perfezione cristiana.* 9 vol. in-8o.

P. Domenico Cavalca (Secolo XIV) — Opere edite e inedite, rivedute sopra i migliori codici. — *La Mondizia del Cuore.* — *L'Ammonizione a Santa Paola.* — *L' Esposizione del Pater noster.* 1 vol. in-8o.

Opere preparate per la stampa

P. Domenico Cavalca — *Vite de' SS. Padri*, con un confronto generale de' codici italiani.

Queste *Vite* sono il più bel documento in prosa che ci ha lasciato in fatto di lingua l'aureo trecento; ed essendone il confronto quasi condotto a fine, in breve si spera di poter metter mano alla stampa, che sarà fatta con ogni possibile diligenza.

Autore incerto — *Cento Meditazioni di S. Bonaventura sulla Vita di Gesù Cristo;* volgarizzamento antico toscano, cavato dai mss. per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona.

Questo prezioso testo di lingua, che è pur citato dai sigg. Accademici della Crusca, del quale non sono fin qui pubblicate che quaranta Meditazioni, sarà dato ora per la prima volta tutto intero.

Si accorderà ogni agevolezza riguardo al modo di pagare alle persone che bramino associorsi alla completa Biblioteca.

Roma. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*